

Öffentliche **Beschlussvorlage**

Vorlagen-Nr.:

V/0923/2011

Auskunft erteilt:

Herr Milde

Ruf:

492-6150

E-Mail:

Milde@stadt-muenster.de

Datum:

24.01.2012

Betrifft

Priorisierung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms

Beratungsfolge

02.02.2012	Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft	Vorberatung
21.02.2012	Ausschuss für Umweltschutz und Bauwesen	Vorberatung
21.02.2012	Ausschuss für Personal, Recht und Ordnung	Vorberatung
15.03.2012	Ausschuss für Finanzen, Beteiligungen und Liegenschaften	Vorberatung
21.03.2012	Hauptausschuss	Vorberatung
21.03.2012	Rat	Entscheidung

I. Sachentscheidung:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass angesichts des Ziels eines ausgeglichenen Haushaltes in 2020 bei Defiziten von z.Z. 83 Mio. € in der Finanzplanung sowohl der Umfang als auch die Umsetzungsgeschwindigkeit der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms deutlich reduziert bzw. angepasst werden müssen.
2. Die „Unfallanalysen der Zeiträume 2004 – 2006 und 2008 – 2010 (Anlagen 1.1 und 1.2)“ und der Bericht zur Auswertung der „Unfallentwicklung von 2004 – 2010 (Anlage 2)“ werden zur Kenntnis genommen.
3. Die vorgelegte „Prioritätenliste 2012 - 2013“ bildet den Schwerpunkt für die Verkehrssicherheitsmaßnahmen 2012 – 2013 zur „Beseitigung von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL)“. Die Verwaltung wird hierzu entsprechende Planungs- und Baubeschlüsse sukzessive vorlegen.
4. Die Umsetzung „präventiver Maßnahmen der Radwegerevision (Anlage 3)“ erfolgt als laufendes Geschäft der Verwaltung. Hierfür wird ein separates Budget veranschlagt. Die erforderliche Höhe wird in einer separaten Vorlage (V/0924/2011) zur nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssicherheitsprogramms dargestellt.
5. Die Umsetzung „sonstiger präventiver Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ außerhalb von UHS und UHL erfolgt durch gesonderte Beschlussvorlagen. Die vorgelegten Einzelmaßnahmen zur Verkehrsunfallprävention (Anlage 4) und die Priorisierung der Signalanlagen wird zur Kenntnis genommen.

6. Die Verwaltung schreibt den „*jährlichen Bericht zur Unfallentwicklung*“ fort und legt unter Berücksichtigung des Fachberichtes der Polizei zur Verkehrsunfallentwicklung des Vorjahres eine aktualisierte Prioritätenliste für die geplanten Verkehrssicherheitsmaßnahmen zweier Folgejahre vor.
7. Der Antrag der SPD-Fraktion V/0599/2011 „Mehr Transparenz und Tempo bei der Verkehrsunfallprävention“ vom 17.05.2011 sowie der dazu im ASSVW am 15.09.2011 beschlossene Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion sind damit erledigt.

II. Finanzielle Auswirkungen:

Mit dieser Vorlage ergeben sich unmittelbar keine finanziellen Auswirkungen. Es ist jedoch absehbar, dass die im Rahmen der Grundsatzvorlage V/0997/2008 „Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008 und Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009-2013“ veranschlagten Mittel bis 2013, wie bereits in der Vorlage selber angemerkt wurde, aus verkehrlicher Sicht nicht auskömmlich sein werden. Um aber auch das finanzpolitische Ziel eines ausgeglichenen Haushaltes bis 2020 zu erreichen, ist das wünschenswerte Programm sowohl im Umfang wie auch der Umsetzungsgeschwindigkeit deutlich zu reduzieren und anzupassen. Das noch Machbare wird zur nächsten Haushaltsplanaufstellung abgewogen und angemeldet, bzw. angepasst. Der darüber hinausgehende Mittelbedarf wird mit der separaten Vorlage V/0924/2011 „Finanzielle und personelle Ausstattung des Verkehrssicherheitsprogramms“ zur nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssicherheitsprogramms dargestellt.

Begründung:

Auf Grundlage des Berichtes des Gesamtverbandes der Deutschen Verkehrswirtschaft (GDV) vom 25.08.2008 hat der Rat der Stadt Münster in seiner Sitzung am 13.05.2009 die Vorlage V/0997/2008 „Fortschreibung des Masterplanes Verkehrsunfallprävention 2008 und Aufstellung eines Verkehrssicherheitsprogramms Münster 2009-2013“, basierend auf der Drei-Jahres-Unfallanalyse 2004 – 2006 beschlossen. Damit wurde die Verwaltung beauftragt, die Verkehrssicherheitsmaßnahmen an den Unfallhäufungsstellen nicht eigenständig, entsprechend der räumlich dispersen Verteilung der 85 Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) zu bearbeiten, sondern auch aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus die Maßnahmen in Verbindung mit der dringend erforderlichen Erneuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) umzusetzen. Zumal 86 % der Unfallhäufungsstellen lichtsignalgeregelte Kreuzungen oder Einmündungen sind und dort ca. 30 % aller Unfälle mit Personenschaden geschehen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009-2013 (Vorlage V/0997/2008 Anlage 2 und Anhang 4) verknüpft somit die Arbeits- und Zeitplanung für die Modernisierung der Lichtsignalanlagen und die geplante achsenweise Bearbeitung der Unfallhäufungsstellen/Unfallhäufungslinien. Diese Zeitplanung wurde mit der Vorlage V/0582/2010 „Erneuerung der LSA-Achsen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ Anfang 2011 bis zum Jahr 2017 fortgeschrieben, wobei die „Achse C“ (1. Nordtangente von Münzstraße bis Freiherr-vom-Stein Platz, Servatiiplatz, Von-Vincke-Straße, Bahnhofstraße, Von-Steuben-Straße hinsichtlich der Umsetzung für das Jahr 2012 vorgesehen wurde.

Zu 2:

Die Bearbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms erfolgt somit auf Basis der gegenwärtigen Beschlusslage des Rates und konzentriert sich dabei u. a. auf das Handlungsfeld 2, welches aus insgesamt „Zwei-Säulen“ besteht:

1. Reaktive Maßnahmen zur Entschärfung der identifizierten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien einschließlich der Maßnahmen der Verkehrsunfallkommission (zu 2)
2. Präventive Maßnahmen der Radwegerevision und Einzelmaßnahmen (zu 3 und 4)

Säule 1: Reaktive Maßnahmen an Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien einschließlich Maßnahmen der Unfallkommission

Die Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallhäufungsstellen und -linien entlang der Achsen (s. Anlage 1.1 und 1.2) werden in den beigefügten tabellarischen Analyseübersichten, untergliedert nach den Dreijahres-Betrachtungszeiträumen 2004 – 2006 (Bewertungsgrundlage des GDV-Gutachtens) und 2008- 2010 (aktualisierte Unfalldaten) sowie der Einjahresbetrachtung (2006 und 2010), entsprechend dem Sachstand der Umsetzung dargestellt sowie hinsichtlich der aktuellen Unfallentwicklung miteinander abgeglichen.

Methodisch erfolgt das „Ranking“ wegen der Vergleichbarkeit mit dem GDV-Gutachten sowie entsprechend den bundesweit anerkannten Empfehlungen der Forschungsanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) nach Unfallkosten. Hierin sind anteilig sowohl die Kosten für Personenschäden als auch die für Sachschäden enthalten.

Die jeweilige Verkehrsbelastung wurde nicht berücksichtigt, weil damit der Zielvorgabe, eine möglichst nachhaltige Senkung der Unfallzahlen mit Personenschaden zu erwirken, nicht entsprochen würde, zumal ansonsten Personenunfälle an unterschiedlich frequentierten Straßen einer unterschiedlichen Gewichtung zu unterziehen wären. Auch wurde auf eine alleinige Betrachtung der Personenunfallkosten verzichtet, da, auch wenn ggf. nur wenige Personenschadensunfälle vorliegen, die Häufung von Unfällen z. B. an einem Knoten auf einen baulichen und/oder verkehrstechnischen Mangel hinweisen kann.

Die „Status-Spalte“ gibt den Bearbeitungsstand sowie die von der Verwaltung empfohlenen Maßnahmen für die „Prioritätenliste 2012-2013“ (s. u.) wieder.

Bei 52 von insgesamt 85 der im GDV-Gutachten für die Jahre 2004 – 2006 genannten UHS/UHL (Anlage 1.2) sind bislang Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt worden. 37 UHS/UHL des Betrachtungszeitraums 2004-2006, an denen Maßnahmen durchgeführt wurden, sind im Vergleich zu 2008-2010 (Anlage 1.1) nicht mehr unfallauffällig (und werden folglich in der Tabelle 2008-2010 nicht mehr aufgeführt). Lediglich an 2 UHS/UHL der Jahre 2004 – 2006, die auch weiterhin unfallauffällig sind, wurden bislang keine Maßnahmen durchgeführt. Demzufolge sind diese in der Tabelle 2008 – 2010 enthalten. Ebenso enthält die Tabelle 2008 – 2010 29 neu hinzu gekommene UHS/UHL.

Aussagen zur Wirksamkeit der durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahmen (Evaluation) enthalten die „Tendenz-Spalten“ der beiden Übersichtstabellen, basierend auf dem Bericht zur Auswertung der Unfallentwicklung 2004 – 2010 (Anlage 2). Aus der Einzelfallbetrachtung werden drei Trend-Kategorien der Unfallentwicklung erkennbar:

Kategorie „+“ (Positive Unfallentwicklung mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen) zeigt, dass, auch wenn die Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms erst 2009 und später erfolgen konnten, eine bereits sehr deutliche Abnahme der Verkehrsunfallzahlen, sowohl betreffend die Sachschäden als auch die Personenschäden, zu verzeichnen ist (z. B. Neutor/Wilhelmstraße).

Kategorie „0“ enthält „Risikobereiche die weiter kritisch beobachtet werden müssen“. Trotz erster durchgeführter Maßnahmen lässt sich noch kein eindeutiger Trend ablesen, wobei teilweise die Unfallzahlen zurückgehen und dann anschließend wieder zunehmen (z. B. Orléans-Ring/Einsteinstraße). Soweit sich dies auch für das Jahr 2011 bestätigen sollte, wären gegebenenfalls weitere Maßnahmen erforderlich.

Kategorie „-“ enthält dann diejenigen UHS/UHL, die einer erneuten detaillierten Ursachenanalyse bedürfen, da trotz durchgeführter erster Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Unfallzahlen zunehmen (z. B. Von-Esmarch-Straße/Roxeler Straße). Hieraus wird aber auch erkennbar, dass eine belastbare Prognose hinsichtlich der Effizienz bzw. Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur bedingt möglich ist, da die Unfallentwicklung nicht selten von „Zufällen“ und Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer (z. B. Witterung, Verkehrsaufkommen, unangepasste Geschwindigkeit) abhängt.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass die Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens als hoch komplex und hoch dynamisch zu bezeichnen ist. Auch wenn andere Bewertungssystematiken denkbar wären, hat sich die Verwaltung aus den dargelegten Gründen für das Ranking nach Gesamtunfallkosten (Personen- und Sachschäden) entschieden.

Zu 3:

Auf Grundlage der Tabelle zu den Drei-Jahres-UHS/UHL sowie Ein-Jahres-UHS des Betrachtungszeitraums 2008 bis 2010 empfiehlt die Verwaltung, die nachfolgende „Prioritätenliste 2012-2013“ zur Beseitigung von UHS/UHL in den nächsten 24 Monaten schwerpunktmäßig zu bearbeiten. Hierzu sind begleitend entsprechende Planungs- und Baubeschlüsse vorzulegen. Bisher standen bzw. stehen im Verkehrssicherheitsprogramm Mittel in Höhe von jährlich 500.000 € (2009-2010) bzw. 450.000 € (2011 – 2013) zur Verfügung.

Diese Prioritätenliste enthält ausgehend vom bisherigen Ratsauftrag zum „achsenweisen“ Vorgehen die in der Vorlage zur Achse „C“ V/0045/2012 „Bauliche Optimierungsmaßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen im Bereich I. Nordtangente“ (Gesamtkostenvolumen ca. 110.000,-- €) dargestellten Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Hiermit wird auch dem im Januar 2011 vorgelegten Zeitplan (Vorlage V/0582/2010 „Erneuerung der LSA-Achsen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen“) zur Umsetzung dieser Achse im Jahr 2012/13 entsprochen.

Der mit der Vorlage V/0641/2011 vorgeschlagene Fahrbahnteiler an der Münzstraße/Jüdefelder Straße (Kostenschätzung ca. 235.000 €) muss nicht zwingend mit der Erneuerung der LSA-Achse C umgesetzt, sondern kann auch hiervon losgelöst betrachtet werden.

Prioritätenliste 2012 – 2013

	Bereich der Achse C I. Nordtangente und Bahnhofsbereich	UK Beschluss	Kostenschätzung Begleitmaßnahmen	Vorlage
Nr. 1	Bült / Alter Fischmarkt – Kirchherrengasse	27.10.2010	24.000,00 €	V/0045/2012 Anlage 4 u. 5
Nr. 5	Münzstr./ Hollenbecker Str.– Schlaunstr.		35.000,00 €	V/0045/2012 Anlage 1
Nr. 6	Freiherr-vom-Stein-Platz	08.04.2011	0,00 €	Blockschaltung mit geänderter LSA; Umbau gesonderte Vorlage
Nr. 25	Hafenstraße/Frie-Vendt-Str./Von-Steuben-Str.	20.09.2011	1.500,00 €	Rotmarkierung
Nr. 30	Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße		36.500,00 €	V/0254/2010 beschlossen
Nr. 46	Wolbecker Straße / Schaumburgstraße			Vorplanung wird erstellt
Nr. 47	Voßgasse / Neubrückenstraße		45.000,00 €	V/0045/2012 Anlage 3
	Bergstr./An der Apostelkirche/Tibusstr.		5.000,00 €	V/0045/2012 Anlage 2
	Außerhalb der Achsen			
Nr. 50	Kappenberger Damm / Düesbergweg	08.04.2011	84.000,00 €	V/0039/2012 (Kosten OPS)
Nr. 51	Albersloher Weg / Homannstraße	08.04.2011	14.000,00 €	V/0906/2011
	Promenadenquerungen			
Nr. 34	Aegidiistraße / Promenade	20.09.2011		Vorplanung wird erstellt
Nr. 38	Hörster Straße / Promenade			Vorplanung wird erstellt
			245.000,00 €	Summe

Offen und in den Folgejahren zu bearbeiten sind somit:

	Aus der Risikoanalyse 2010 offen	UK Be- schluss
Nr. 2	Hohenzollernring / Mauritzsteinpfad – Rudolfstraße	27.10.2010
Nr. 10	Hammer Straße / Geiststraße	27.10.2010
Nr. 18	Hammer Straße / Am Berg Fidel / Siemensstraße	
Nr. 21	York-Ring / Gasselstiege	08.04.2011
Nr. 23	Hammer Straße / Augustastraße	20.09.2011
Nr. 29	Manfred-von-Richthofen-Str./ Andreas Hofer-Str.	
Nr. 35	Hohenzollernring/Manfred-von-Richthofen-Str.	
Nr. 37	Dingbängerweg/Sentruper Straße	
Nr. 40	Warendorfer Str./ Kaiser-Wilhelm-Ring	08.04.2011
Nr. 43	Westfalenstr./Marktallee	20.09.2011
Nr. 45	Warendorfer Str./Friedensstr.	
Nr. 53	Münzstr. /Jüdefelderstr.	

Die im Haushaltsansatz nicht für die Maßnahmen der „Prioritätenliste 2012 - 2013“ benötigten Mittel können für Maßnahmen der Radwegerevision, präventive Einzelmaßnahmen oder für (nicht so kostenintensive) offene Maßnahmen als „Nachrücker“ aus vorstehender Liste verwendet werden. Ansonsten wird mit der jährlich geplanten Priorisierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus der noch ausstehenden Unfallauswertung 2011 hierzu den Gremien eine Priorisierung mit Kostenschätzung vorgelegt.

Maßnahmen der Unfallkommission

Die Arbeit der Unfallkommission (UK) basiert auf dem gemeinsamen Runderlass des Innenministeriums und des Ministeriums für Bauen und Verkehr – III B 3 - 75 – 05/02 vom 11.03.2008. Danach setzt sich die UK aus Vertretern der Straßenverkehrsbehörde (Amt 32, Federführung), des Bau- lastträgers (Amt 66) und der Polizei zusammen. Amt 61 ist beratendes Mitglied. Aufgabe der UK ist es, Unfalloffstellen zu bewerten und zu beseitigen. Die beteiligten Behörden sind an die gemeinsamen Beschlüsse der Unfallkommission gebunden und zu einer zeitnahen Umsetzung verpflichtet. Werden bauliche Maßnahmen beschlossen, deren Realisierung längere Zeiträume in Anspruch nehmen, muss die Unfallkommission Sofortmaßnahmen als Zwischenlösung festlegen.

Damit besteht die Möglichkeit, auf aktuelle Verkehrsunfallentwicklungen zu reagieren, die zeitnahe Handeln außerhalb von Programmen erfordern. Dieses Vorgehen ist somit situativ sowie einzelfallbezogen und stellt eine notwendige und sinnvolle Ergänzung zur bisherigen systematischen Vorgehensweise der „Achsen-Betrachtung“ und der „Radwegerevision“ dar. Soweit Entscheidungen der UK zu aktuellen UHS/UHL vorliegen, sind diese in der Tabelle für den Betrachtungszeitraum 2008 – 2010 bereits berücksichtigt und kenntlich gemacht (Spalte UK-Beschluss). Diese Verknüpfung zwischen Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms und der Unfallkommission im Rahmen einer gemeinsamen Darstellung und Behandlung ist sinnvoll und leistet einen Beitrag zu mehr Transparenz in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Zu 4:

Säule 2: Präventive Maßnahmen der Radwegerevision und Einzelmaßnahmen

Radwegerevision

Unter der Berücksichtigung der Erkenntnisse des GDV-Gutachtens, demnach zwei Drittel der Unfälle mit Personenschaden in Münster außerhalb von UHS und UHL passieren, kommt dem prä-

ventiven Ansatz des Verkehrssicherheitsprogramms eine besondere Bedeutung zu. Diese Unfälle sind flächig über das gesamte Stadtgebiet (Anlagen 5.1 bis 5.3) zu verzeichnende, einzelne Unfälle, die in der Summe die Unfallbilanz der Stadt stark negativ beeinflussen. Die Unfallursachen sind vielschichtig und bilden häufig ein Zusammenspiel unterschiedlicher Faktoren. Erkenntnisse aus der laufenden Bearbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms fließen dabei in die systematische Vorgehensweise der Radwegerevision ein (z.B. Roteinfärbung von Radfahrstreifen, symmetrische Markierung von Radfurten etc.).

Die systematische Revision des ca. 416 Km langen stadtweiten Radwegenetzes (Anlage 3, s. hierzu auch Anlage 6.4 zur Vorlage V/0582/2010) ist bislang für ca. 220 km erfolgt. Die dabei identifizierten ca. 1.900 Mängel werden in einer Datenbank erfasst, priorisiert und vorrangig Mängel der 1. Priorität (ca. 1.000) sukzessive beseitigt, davon bislang etwa 460 zu durchschnittlichen Kosten von ca. 1.500 € pro Maßnahme. Die Mängelbeseitigung kann jedoch nur erfolgen, soweit die für das Verkehrssicherheitsprogramm zur Verfügung stehenden Mittel in Höhe von jährlich 450.000 € (2011 – 2013) nicht für Begleitmaßnahmen in den VSS-Achsen ausgeschöpft werden. Aufgrund der bisherigen dreijährigen Programmerkfahrung sowie der aktuell noch zu beseitigenden UHS/UHL (insgesamt 23, davon 18 neue und 7 „Altfälle“) und der Masse an Revisionsmaßnahmen erfordert dieser präventive Ansatz zusätzliche Mittel.

Allein um die mit Stand 2011 festgestellten Mängel der 1. Priorität (ca. 1000 Fälle, davon 370 Maßnahmen schon umgesetzt bzw. 200 Fälle bis Ende 2013 zur Umsetzung geplant, ergibt Ende 2013 ca. 430 offene Fälle multipliziert mit 1.500 € mittlere Kosten) beseitigen zu können, wären noch 650.000 € erforderlich. Bisher ist das Radwegenetz im Rahmen der Radwegerevision noch nicht vollständig bearbeitet. Aus den Erfahrungen hochgerechnet auf das gesamte Netz werden weitere 520 Stellen der Priorität 1 mit einem Kostenaufwand von 780.000 € (520 Fälle multipliziert mit 1.500 €) erwartet. Um die ca. 950 Stellen (430 bisher erfasst plus 520 hochgerechnet) der 1. Priorität umzusetzen, werden Mittel in Höhe von ca. 1.4 Mio € benötigt.

Bei einem angenommenen Mitteleinsatz von z. B. 200.000 € jährlich als zusätzliche Mittel für die Radwegerevision könnten die Maßnahmen der 1. Priorität innerhalb von 7 Jahren (2014 -2020) umgesetzt werden. Ein Vorschlag für einen die Handlungserfordernisse einerseits und die Haushaltslage andererseits beachtenden Mitteleinsatz wird in einer separaten Vorlage (V/0924/2011) zur nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssicherheitsprogramms dargestellt.

Da es sich bei den präventiven Maßnahmen der Radwegerevision häufig um kleinere Bau- und Markierungsarbeiten handelt, empfiehlt es sich, diese als laufendes Geschäft der Verwaltung umzusetzen.

Zu 5:

Im Zuge der Radwegerevision werden Schwachstellen im Radwegenetz systematisch identifiziert, deren Beseitigung einen größeren Mitteleinsatz erfordert. Beispielhaft sei hier die Unterführung der Promenade im Bereich Mauritztor genannt, wo der vorhandene Querschnitt nicht mehr den Anforderungen des Radverkehrsaufkommens entspricht und regelmäßig „Beinaheunfälle“ zu beobachten sind.

Für präventive Maßnahmen an Stellen im Stadtgebiet, die nicht mit einer Umfallauffälligkeit belegt sind, stehen derzeit im Rahmen der Ordnungspartnerschaft Verkehrsunfallprävention nicht ausreichend Finanzmittel zur Verfügung. Sollte ungeachtet dessen das präventive Erfordernis zur Umsetzung im Einzelfall gesehen werden, wird die Verwaltung hierzu Einzelbeschlüsse zur Umsetzung herbeiführen. Aktuell sieht die Verwaltung dieses Erfordernis bei der Promenadenunterführung Mauritzstraße (Vorlage V/0801/2011) sowie bei den drei Lichtsignalanlagen Kappenberger Damm/ Werneweg (Vorlagen V/0451/2011 und V/0451/2011/1.Erg.), Westfalenstraße/Friedhofstraße (Vorlage V/0560/2011) und Albersloher Weg/ Blaukreuzwäldchen (Vorlage V/0906/2011). Hierbei handelt es sich um einen Schulweg oder es ist ein besonders schutzbedürftiger Personenkreis betroffen (vgl. hierzu die bereits im Beratungsgang befindlichen Vorlagen).

Zu 6:

Die Verwaltung beabsichtigt, dem Ausschuss jährlich nach der Veröffentlichung der Unfallzahlen des Vorjahres durch die Polizei zu berichten und eine aktualisierte Prioritätenliste jeweils für die beiden Folgejahre vorzulegen.

Zu 7:

Der Antrag der SPD-Fraktion V/0599/2011 „Mehr Transparenz und Tempo bei der Verkehrsunfallprävention“ vom 17.05.2011 sowie der dazu im ASSVW am 15.09.2011 beschlossene Ergänzungsantrag der CDU-Fraktion sind damit erledigt.

In Vertretung

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlagen:

- Anlage 1: Tabellen zur Unfallanalyse 2004 – 2006 und 2008 – 2010
- Anlage 2: Bericht zur Auswertung der Unfallentwicklung 2004 - 2010
- Anlage 3: Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention: Bericht zur Radwegerevision
- Anlage 4: Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention: Einzelmaßnahmen
- Anlage 5: Karten zur Übersicht der Verkehrsunfälle im Stadtgebiet Münster 2010

	3 Jahres Unfallhäufungslinien 2008 - 2010	GDV 2004-06	Unfallkosten 1)	Personen- Unfallkosten	Anzahl der Verletzten					Unfall- Kommision		Trend Unfall-
					Getötete	schwerverletzte	leichtverletzte	Typ	Achse		Status	
Nr.		lfd. Nr.	Mio. €	Mio. €	Personen	Personen	Personen			Beschluss		Entwicklung
1	Bült / Alter Fischmarkt - Kirchherrengasse	3	1,73	1,04	0	7	2	Strecke	C	27.10.2010	Prioritätsvorschlag 2011	-
2	Hohenzollernring / Mauritzsteinpfad - Rudolfstraße	Neu	1,49	0,89	0	6	2	Strecke	D ₃	27.10.2010	offen	
3	Neutor / Wilhelmstraße - Münzstraße	34	1,47	0,88	0	6	1	Strecke	B	27.10.2010	Umbau Promenadenquerung	+
4	Albersloher Weg / Lippstädter Straße - Hafenweg	Neu	1,28	0,77	0	4	13	Strecke	A	27.10.2010	Rotmarkierung 2011	
5	Münzstraße / Hollenbecker Straße - Schlaunstraße	3	1,02	0,61	0	4	4	Srecke	C		Prioritätsvorschlag 2011	-

	3 Jahres Unfallhäufungsstellen 2008 -10	GDV 2004-06	Unfallkosten 1)	Personen- Unfallkosten	Anzahl der Verletzten					Unfall- Kommision		Trend Unfall-
					Getötete	schwerverletzte	leichtverletzte	Typ	Achse		Satus	
Nr.		lfd. Nr.	Mio. €	Mio. €	Personen	Personen	Personen			Beschluss		Entwicklung
6	Freiherr-vom-Stein-Platz	24	1,34	0,80		5	7	LSA	C	08.04.2011	Prioritätsvorschlag 2011	O
7	Albersloher/Hansa/Hafen/Bremer/Bernhard-Ernst	39	1,08	0,65		4	9	LSA	A	27.10.2010	geänderte LSA 2008	O
8	Am Stadtgraben / Adenauerallee	57	0,85	0,51	1	2	7	LSA	B	27.10.2010	LSA/Umbau 2009/11	-
9	Osttor / Zum Hiltruper See	Neu	0,84	0,50		3	6	Kreuzung		08.04.2011	Verkehrsregelung u. Stoppzeich	-
10	Hammer Straße / Geiststraße	Neu	0,80	0,48		3	4	LSA	F	27.10.2010	offen	
3	Neutor / Münzstraße / Hindenburgplatz	34	0,80	0,48		3	4	LSA	B	27.10.2010	geänderte LSA 2009	+
11	von-Esmarch-Straße / Roxeler Straße	59	0,80	0,48		3	4	Kreisel		08.04.2011	Rotmarkierung 2008	-
12	Grevener Straße / Westhoffstraße	Neu	0,78	0,47		3	3	LSA	H	27.10.2010	geänderte Führung/LSA 2010	
13	Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg	52	0,78	0,47	1	4	5	LSA	A		geänderte Haltestelle 2011	-
14	Albersloher Weg / Letterhausweg	68	0,78	0,47		3	2	LSA	A		geänderte LSA 2009	O
15	Weseler Straße / Geiststraße	37	0,74	0,45		3	1	LSA	B	27.10.2010	geänderte LSA 2009	+
16	Ludgeriplatz / Schorlemer Straße	(Neu) ²	0,65	0,39		2	9	Kreisel			Umbau 2009	
17	Orleans-Ring / Einsteinstraße	23	0,65	0,39		2	12	LSA	E	27.10.2010	Baubeschluss LSA 2011/12	O
18	Hammer Straße / Am Berg Fidel / Siemensstraße	Neu	0,61	0,37		2	10	LSA	F		offen	
19	Lublin-Ring / Gartenstraße / Niedersachsenring	33	0,61	0,37		2	5	LSA	D ₁		Baubeschluss LSA 2011/12	O
20	Neutor / Wilhelmstraße	54	0,59	0,36		2	6	LSA	B		geänderte LSA 2009	+
21	York-Ring / Gasselstiege	Neu	0,59	0,36		2	7	Kreuzung	B	08.04.2011	offen	
22	Wilkinghege / Gasselstiege	80	0,59	0,36		2	6	Kreuzung			erfolgter Umbau 2010	+
23	Hammer Straße / Augustastraße	Neu	0,56	0,33		2	5	Kreuzung	F ₂	20.09.2011	offen	
24	Weseler Straße / Moltkestraße	42	0,54	0,32		2	4	LSA	B	27.10.2010	geänderte LSA 2009	-
25	Hafenstraße/Frie-Vendt-Str./von-Steuben-Straße	Neu	0,46	0,28		1	12	LSA	C	20.09.2011	Prioritätsvorschlag 2011	
26	Ludgeriplatz / Moltkestraße	(Neu) ²	0,43	0,26		1	10	Kreisel			Umbau 2009	
27	Cheruskerring / Lublinring / Kanalstraße	38	0,43	0,26		1	12	LSA	D ₁	08.04.2011	Baubeschluss LSA 2011/12	O
28	Meesenstiege / Hünenburg	Neu	0,39	0,23		1	8	Kreisel			Rotmarkierung 2008	
29	Manfred-von-Richthofen-Str. / Andreas-Hofer-Str.	Neu	0,35	0,21		1	7	LSA			offen	
30	Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße	Neu	0,35	0,21		1	7	LSA	C		Prioritätsvorschlag 2011	
31	Ring/Bohlweg/Ostmarkstraße	44	0,35	0,21		1	7	LSA	D ₁		Baubeschluss LSA 2011/12	O
32	Salzstraße / Promenade	Neu	0,33	0,20		1	5	Kreuzung		27.10.2010	Umbau 2011	
33	Weseler Straße / Inselbogen	31	0,33	0,20		1	5	LSA	B	27.10.2010	geänderte LSA 2009	+
34	Aegidiistraße / Promenade	Neu	0,33	0,20			5	Kreuzung		20.09.2011	Prioritätsvorschlag 2011	
35	Hohenzollernring/Manfred-von-Richthofen-Straße	78	0,32	0,19		1	4	LSA	D ₃		offen/auch GDV Unfallhäufingste	O
36	Am Burloh / Rektoratsweg	Neu	0,32	0,19		1	4	LSA		08.04.2011	Rotmarkierung 2011	
37	Dingbängerweg / Sentruper Straße	Neu	0,32	0,19		1	4	Kreuzung			offen	
38	Hörster Straße / Promenade	Neu	0,32	0,19		1	5	LSA	C		Prioritätsvorschlag 2011	
39	Hammer Straße / Düesbergweg	Neu	0,30	0,18		2	7	LSA	F		geänderte LSA 2011	
40	Warendorfer Straße / Kaiser-Wilhelm-Ring	32	0,18	0,11			11	LSA	D ₃	08.04.2011	offen/auch GDV Unfallhäufingste	-
41	Ludgeriplatz / Moltkestraße	(Neu) ²	0,18	0,11			11	Kreisel			Umbau 2009	
42	Cheruskerring / Wienburgstraße	70	0,15	0,09			9	LSA	D ₁		Baubeschluss LSA 2011/12	-
43	Westfalenstraße / Marktallee	Neu	0,11	0,07			6	LSA		20.09.2011	offen	
44	Windthorststraße / Promenade	69	0,11	0,07			6	Kreuzung			Umbau 2010	+
45	Warendorfer Straße / Friedensstraße	Neu	0,11	0,07			7	LSA	D ₃		offen	
46	Wolbecker Straße / Schaumburgstraße	Neu	0,09	0,06			5	LSA	C		Prioritätsvorschlag 2011	
47	Voßgasse / Neubrückenstraße	Neu	0,09	0,06			5	LSA	C		Prioritätsvorschlag 2011	

	1 Jahres Unfallhäufungsstellen 2010	Typ	Unfallkosten	Personen- Unfallkosten	Getötete	Anzahl der Verletzten				Unfall- Kommision		Trend Unfall-
						schwerverletzte	leichtverletzte	Typ	Achse		Status	
Nr.			Mio. €	Mio. €	Personen	Personen	Personen			Beschluss		Entwicklung
48	Wolbecker Straße / Hansaring / Hohenzollernring	Neu	0,26	0,21		1	6	LSA	G	08.04.2011	Rotmarkierung 2011	
49	Steinfurter Straße / Orleans-Ring	28	0,24	0,08			7	LSA	B	08.04.2011	geänderte LSA 2009	O
50	Kappenberger Damm / Düesbergweg	53	0,23	0,19		1	4	LSA		08.04.2011	Prioritätsvorschlag 2011	O
21	York-Ring / Gasselstiege	Neu	0,19	0,19		1	4	Strecke		08.04.2011	offen	
51	Albersloher Weg / Homannstraße	Neu	0,18	0,17		1	2	LSA	A	08.04.2011	Prioritätsvorschlag 2011	
52	Am Burloh / Rektoratsweg	Neu	0,18	0,18		1	3	LSA		08.04.2011	Rotmarkierung 2011	
53	Münzstraße / Jüdefelderstraße	3	0,17	0,17		1	2	Strecke	C	08.04.2011	offen	O
27	Cheruskerring / Lublinring / Kanalstraße	38	0,13	0,04			4	LSA	D ₁	08.04.2011	Baubeschluss 2011/12	O
39	Hammer Straße / Düesbergweg	1	0,11	0,04			4	LSA	F	08.04.2011	geänderte LSA 2011	O
54	Hoher Heckenweg / An der Meerwiese	Neu	0,04	0,02			2	LSA		08.04.2011	geänderte LSA 2011	

Anmerkung: Wenn eine Unfallstelle in den drei Kategorien mehrfach vorkommt, wurde die gleiche "Nr." verwendet

1) Der GDV hatte bei seiner Untersuchung für die Jahre 2004 - 2006 auch für die Sachschäden detailliert die Unfallkosten ermittelt.
Danach machen die Sachschäden im Mittel 40 % der Gesamtunfallkosten aus sowie 60 % die Personenunfallkosten.
Diese Verteilung wurde übernommen und hier die Sachschäden pauschal mit 40 % angesetzt.

2) Der GDV hatte bei seiner Untersuchung für die Jahre 2004 - 2006 den Ludgeriplatz nicht betrachtet.

Trend Unfallentwicklung siehe auch Diagramme in der Anlage ?
"++" = Rückgang der Unfälle "O" = keine eindeutige Entwicklung "-." Zunahme der Unfälle

Bisher keine Maßnahmen umgesetzt und 2011 Unfalhäufungstelle/-Linie Prioritätenvorschlag 2011 Maßnahmen umgesetzt

Risikobereiche (2004-) 2006 Auswertung GDV-Untersuchung

Anlage 1.2 zur Vorlage V/0923/2011

	3 Jahres Unfallhäufungslinien 2004 - 2006	Unfallh. 2010	Unfallkosten	Personen- Unfallkosten	Anzahl der Verletzten			Typ	Achse	Status (Stand 11.2011)	Trend Unfall-
Nr.		lfd. Nr.	Mio. €	Mio. €	Getötete Personen	schwerverletzte Personen	leichtverletzte Personen				Entwicklung
1	Hammer Straße (Sentmaringer Weg bis Düesbergweg)	39	4,28	3,06	0	12	96	Strecke		Radrevision 2007, Markierung 2008, geänderte LSA 2011	O
2	Westfalenstraße (Meesenstiege bis Zur Vogelstange)	Nein	4,13	2,95	0	16	69	Strecke		Radrevision 2007/2009,Markierung +Rotmarkierung 2009	2011 nicht mehr auffällig
3	Münzstraße / Bergstraße / A.d. Apostelkirche / Voßgasse /	3	3,49	2,49	0	14	58	Strecke		Radrevision 2010, Markierung+Pflasterung 2010, Planungsvorschlag	-
4	Friedrich-Ebert-Straße (Hammer Straße bis Augustastraße)	Nein	2,24	1,60	1	8	28	Strecke		Radrevision 2007,Markierung +Umpflasterung 2010	2011 nicht mehr auffällig
5	Wolbecker Straße (Friedrichstraße bis Sophienstraße)	Nein	2,12	1,52	0	8	39	Strecke		Unterführung 2011	2011 nicht mehr auffällig
6	Hammer Straße (Josephstraße bis Hochstraße)	Nein	1,98	1,41	0	5	41	Strecke		Radrevision 2007, Markierung und Umpflasterung 2009	2011 nicht mehr auffällig
7	Warendorfer Straße (Gereonstraße bis Eisenbahnstraße)	Nein	1,97	1,41	0	8	25	Strecke		Radrevision 2007, Markierung+Umpflasterung 2008	2011 nicht mehr auffällig
8	Marktallee (Westfalenstraße bis Hülsebrockstraße)	Nein	1,85	1,32	0	5	27	Strecke		Radrevision 2009, Markierung und Umpflasterung 2010	2011 nicht mehr auffällig
9	Hammer Straße (Siemensstraße bis Biel-Esch)	Nein	1,75	1,25	0	6	56	Strecke		Radrevision 2007,Markierung +Umpflasterung 2009, LSA	2011 nicht mehr auffällig
10	Grevener Straße (Westhoffstraße bis Meßkamp)	Nein	1,31	0,93	0	5	21	Strecke		Radrevision 2007, geänderte LSA Meßkamp und LSA	2011 nicht mehr auffällig
11	Aegidiistraße (Am Stadtgraben bis Rothenburg)	34	1,03	0,73	0	4	14	Strecke		Prioritätsvorschlag 2011	O
12	Trauttmansdorffstraße (Hammer Straße bis Lodenheide)	Nein	0,92	0,66	1	3	12	Strecke		Radfurt Lechtenbergweg Umbau 2010	2011 nicht mehr auffällig
13	Pietersallee / Annette-von-Droste-Hülshoff-Straße	Nein	0,87	0,62	0	4	4	Strecke		Markierung Radfurt 2010	2011 nicht mehr auffällig
14	Hüfferstraße (Ring bis Am Stadtgraben)	Nein	0,84	0,60	0	3	15	Strecke		Radrevision 2010, Planung 2011	2011 nicht mehr auffällig
15	Bismarckallee (Ring bis Weseler Straße)	Nein	0,62	0,44	0	2	15	Strecke			2011 nicht mehr auffällig
16	Hansaring/Hafenstraße (v.-Steuben-Str. bis Dortmunder St	Nein	0,62	0,44	0	2	14	Strecke		Radrevision 2008, Markierung+Umbau 2009, Radfahrstreifen	2011 nicht mehr auffällig
17	Bröderichweg (Grevener Straße bis Kanalstraße)	Nein	0,58	0,41	0	2	11	Strecke		Radrevision 2010,Markierung 2009	2011 nicht mehr auffällig
18	Johannisstraße/Rothenburg (Bispinghof bis Michaelisplatz)	Nein	0,54	0,39	0	3	11	Strecke		Umbau Rothenburg 2009, gepl.Umbau Johannisstraße 2013	2011 nicht mehr auffällig
19	Am Steintor/Münsterstraße (Petersdamm bis Am Borggarte	Nein	0,52	0,37	0	2	10	Strecke		Umbau Am Steintor 2007	2011 nicht mehr auffällig
20	Am Burloh (Grevener Straße bis Westhoffstraße)	Nein	0,37	0,27	0	1	14	Strecke		Radrevision 2010, Umbau Kreisverkehr 2011	2011 nicht mehr auffällig
21	Grevener Straße (Am Burloh bis Kristiansandstraße)	Nein	0,32	0,23	0	3	12	Strecke		Radrevision 2007,geänderte LSA 2008	2011 nicht mehr auffällig
22	Roxelerstraße (Pantaleonstraße bis Schelmenstiege)	Nein	0,33	0,23	0	1	10	Strecke		geänderte LSA Schelmenstiege 2011, Umbau Roxeler Straße	2011 nicht mehr auffällig

	3 Jahres Unfallhäufungsstellen 2004 - 2006	Unfallh. 2010	Unfallkosten	Personen- Unfallkosten	Anzahl der Verletzten			Typ	Achse	Status (Stand 11.2011)	Trend Unfall-
Nr.		lfd. Nr.	Mio. €	Mio. €	Getötete Personen	schwerverletzte Personen	leichtverletzte Personen				Entwicklung
23	Orléans-Ring / Coesfelder Kreuz / Einsteinstraße	17	1,62	0,89	0	6	38	LSA	E	geändert LSA 2008/Baubeschluss LSA/2011/2012	O
24	Mauritztor / Eisenbahnstraße / Fürstenbergstraße	6	1,39	0,86	0	5	18	LSA	C	Prioritätsvorschlag 2011	O
25	York-Ring / Grevener Straße / Friesenring	Nein	1,38	0,87	1	4	13	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
26	Westfalenstraße / Meesenstiege / Merkureck	Nein	1,31	0,95	0	6	14	LSA	F ₁	geändert LSA 2010	2010 nicht mehr auffällig
27	Servatiiplatz	Nein	1,25	0,76	0	4	20	LSA	C	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
28	Orléans-Ring / York-Ring / Steinfurter Straße	49	1,16	0,53	0	3	13	LSA	B	geändert LSA 2009	O
29	Weseler Straße / Umgehungsstraße	Nein	1,11	0,51	0	3	13	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
30	Warendorfer Straße / Handorfer Straße	Nein	1,02	0,56	1	2	22	LSA			2011 nicht mehr auffällig
31	Weseler Straße / Inselbogen / Bonhoefferstraße / Kappent	33	1,01	0,52	0	3	11	LSA	B	geändert LSA 2009	+
32	Kaiser-Wilhelm-R. / Hohenzollernr. / Warendorfer Str.	40	0,94	0,48	0	2	21	LSA	D ₃	offen/auch 2010 Unfallhäufungsstelle	-
33	Lublinring / Niedersachsenring / Gartenstraße	19	0,91	0,30	0	1	15	LSA	D ₁	Baubeschluss 2011/12	O
34	Münzstraße / Hindenburgplatz	3	0,89	0,51	0	4	9	LSA	B	Umbau/LSA 2009	+
35	Albersloher Weg / Lodenheide	Nein	0,85	0,62	0	4	4	LSA	A	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
36	Orléans-Ring / Apfelstädtsstraße / Wilhelmstraße	Nein	0,84	0,53	0	3	12	LSA	E	Baubeschluss 2011/12	2010 nicht mehr auffällig
37	Weseler Straße / Geiststraße	15	0,83	0,40	0	2	15	LSA	B	geändert LSA 2009	+
38	Cheruskerring / Kanalstraße	27	0,81	0,55	0	3	12	LSA	D ₁	Baubeschluss 2011/12	O
39	Albersloher Weg / Hafenstraße	7	0,80	0,40	0	4	11	LSA	A	geändert LSA 2008	O
40	Umgehungsstraße / Wolbecker Straße	Nein	0,77	0,35	0	4	19	Kreuzung	G	NeuanlageLSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
41	Berliner Platz / Von-Steuben-Straße	Nein	0,71	0,29	0	1	14	LSA	C		2010 nicht mehr auffällig
42	Weseler Straße / Moltkestraße	24	0,68	0,37	0	2	9	LSA	B	geändert LSA 2009	-
43	Weseler Straße / Sentmaringer Weg	Nein	0,67	0,50	0	4	9	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
44	Niedersachsenring / Bohlweg / Ostmarkstraße / Kaiser-Wil	31	0,66	0,40	0	6	18	LSA	D ₂	Baubeschluss 2011/12	O
45	Wolbecker Straße / Bremer Platz / Sauerländer Weg	46	0,66	0,52	0	3	9	LSA	C	Prioritätsvorschlag 2011	+
46	Albersloher Weg / A.d. Lodenbüschen / Heumannsw.	Nein	0,64	0,39	0	3	10	LSA	A	geändert LSA 2008	2010 nicht mehr auffällig
47	Gerichtsstraße / Hindenburgplatz / Am Stadtgraben / Unive	Nein	0,64	0,39	1	1	9	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
48	Albersloher Weg / Paul-Engelhard-Weg	Nein	0,62	0,48	0	4	10	LSA	A	geändert LSA 2008	2010 nicht mehr auffällig
49	Trauttmansdorffstraße / Hammer Straße	Nein	0,62	0,38	1	1	12	LSA	F ₂		2010 nicht mehr auffällig
50	Moltkestraße / Hermannstraße	Nein	0,62	0,42	0	2	13	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
51	Wolbeckerstraße / Hansring / Hohenzollernring	48	0,61	0,37	0	2	7	LSA	G	Rotmarkierung 2011	-
52	Albersloher Weg / Gremmendorfer Weg	13	0,61	0,46	0	4	2	LSA	A	geänderte Haltestelle 2011	-
53	Kappenberger Damm / Geringhoffstr. / Düesbergweg	50	0,60	0,50	0	3	7	LSA		Prioritätsvorschlag 2011	O
54	Wilhelmstraße / Steinfurter Straße / Lazarettstraße	3	0,58	0,23	0	1	9	LSA	B	geändert LSA 2009	+
55	Amelsbürener Straße / Meesenstiege	Nein	0,56	0,46	0	5	2	LSA			2010 nicht mehr auffällig
56	An den Lodenbüschen / Lodenheide	Nein	0,54	0,27	0	1	12	LSA			2010 nicht mehr auffällig
57	Adenauerallee / Am Stadtgraben / Weselerstr. / Aegidiistr.	8	0,54	0,22	0	1	10	LSA	B	LSA/Umbau 2009/10	-
58	Hoher Heckenweg / Piusallee	Nein	0,50	0,46	0	3	2	LSA			2010 nicht mehr auffällig
59	Roxelerstr. / Von-Esmarch-Str. / Busso-Peus-Str.	11	0,50	0,39	0	2	9	Kreisel		Rotmarkierung 2008	-
60	Hörster Tor / Promenade	38	0,50	0,47	0	4	6	LSA	C	Prioritätsvorschlag 2011	O
61	Rishon-Le-Zion-Ring / Hüfferstraße / Kardinal-von-Galen-R	Nein	0,50	0,47	0	4	6	LSA	E	Baubeschluss 2011/12	2010 nicht mehr auffällig
62	Friedrich-Ebert-Straße / Herdingstraße	Nein	0,46	0,32	0	2	3	LSA	F ₂		2010 nicht mehr auffällig
63	Weseler Straße / Boeselagerstraße	Nein	0,45	0,23	0	1	10	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
64	Weseler Straße / Kolde-Ring / Dondersring	Nein	0,45	0,20	0	1	6	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
65	Steinfurter Straße / Grevener Straße	Nein	0,42	0,23	0	1	10	LSA	B	geändert LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
66	Grevener Straße / Meßkamp	Nein	0,41	0,33	0	2	5	LSA	H		2010 nicht mehr auffällig
67	Gartenstr. / Hörster Tor / Bohlweg / Fürstenbergstr.	Nein	0,38	0,20	0	2	5	LSA	C		2010 nicht mehr auffällig
68	Albersloher Weg / Letterhausweg / Erbdrostenweg	68	0,38	0,28	0	2	16	LSA	A	geändert LSA 2008	O
69	Windhorststraße / Promenade	44	0,37	0,32	0	2	3	Kreuzung		Umbau 2010	+
70	Friesenring / Cheruskerring / Wienburgstraße	Nein	0,36	0,20	0	1	8	LSA	D ₁	Baubeschluss 2011/12	-
71	Mauritztor / Piusallee / Friedrichstraße	6	0,32	0,09	0	0	12	LSA	C	Prioritätsvorschlag 2011	O
72	Warendorfer Str. / Pleistermühlenw. / Hugerlandshofweg	Nein	0,32	0,13	0	0	12	LSA	D ₃		2010 nicht mehr auffällig
73	Grevener Straße / Am Burloh	Nein	0,31	0,19	0	2	5	LSA			2010 nicht mehr auffällig
74	Kardinal-von-Galen-Ring / Kolde-Ring / Mecklenbecker Str	Nein	0,29	0,12	0	0	13	LSA	E	geänderte LSA/Umbau 2011	2010 nicht mehr auffällig
75	Hohenzollernring / Oststraße	Nein	0,29	0,21	0	1	6	Kreuzung			2010 nicht mehr auffällig
76	An der Apostelkirche / Neubrückenstr. / Voßgasse	1	0,29	0,21	0	1	7	LSA	C	Prioritätsvorschlag 2011	-
77	Lodenheide / Eulerstraße	Nein	0,22	0,20	0	1	5	Kreuzung	C	Rotmarkierung 2009	2010 nicht mehr auffällig
78	Hohenzollernring / Sternstr. / Manfred-von-Richthofen-Str.	35	0,17	0,07	0	0	8	LSA	D ₃	offen/auch 2010 UHS	-
79	Horstmarer Landweg / Corrensstraße	Nein	0,16	0,10	0	0	9	Kreuzung		Rotmarkierung 2008	2010 nicht mehr auffällig
80	Wilkinghege / Idenbrockweg / Gasselstiege	22	0,11	0,06	0	0	6	Kreuzung		Umbau 2011	+
81	Weseler Straße / Brunnenstraße / Blumenstraße	Nein	0,09	0,06	0	0	4	Kreuzung	B		2010 nicht mehr auffällig

	1 Jahres Unfallhäufungsstellen 2006	Typ	Unfallkosten	Personen- Unfallkosten	Anzahl der Verletzten			Typ	Achse	Status (Stand 11.2011)	Trend Unfall-
Nr.			Mio. €	Mio. €	Getötete Personen	schwerverletzte Personen	leichtverletzte Personen				Entwicklung
82	Weseler Straße / Bismarckallee	Nein	0,44	0,31	0	2	3	LSA	B	geänderte LSA 2009	2010 nicht mehr auffällig
83	Schiffahrter Damm / Ostmarkstraße	Nein	0,36	0,18	0	1	3	mit LSA	D ₂	Umbau 2009	2010 nicht mehr auffällig
84	Mariendorfer Straße / Dyckburgstraße	Nein	0,30	0,17	0	1	5	ohne LSA		Rotmarkierung 2008	2010 nicht mehr auffällig
85	Niedersachsenring / Piusallee	Nein	0,19	0,04	0	0	6	mit LSA		Baubeschluss 2011/12	2010 nicht mehr auffällig

Anmerkung: Der Ludgerkreisverkehr wurde vom GDV in der Untersuchung nicht betrachtet und ist deshalb in den identifizierten Risikobereichen nicht gelistet. Trend Unfallentwicklung siehe auch Diagramme in der Anlage ?

Hinweis: Die Risikobereiche entsprechen den Tabellen Seite 27 und 28 GDV Schlussbericht. Die Sortierung erfolgt hier nach den Unfallkosten.

“+“ = Rückgang der Unfälle “O“ = keine eindeutige Entwicklung “-“ Zunahme der Unfälle

Der GDV hatte bei seiner Untersuchung für die Jahre 2004 - 2006 den Ludgerplatz nicht betrachtet.

 Bisher keine Maßnahmen umgesetzt und 2011 Unfallhäufungsstelle/-Linie

 Prioritätenvorschlag 2011

 Maßnahmen umgesetzt und in 2010 keine Unfallhäufungsstelle/-Linie mehr

Anlage 2 zur Vorlage V/0923/2011

Bericht zur Auswertung der Unfallentwicklung 2004 - 2010

1. Identifizierung von Unfallhäufungsstellen/-Linien

Die Anlage 1.1 zeigt die aktuellen Risikobereiche der Unfallauswertung 2010 (1-Jahres Unfallhäufungsstellen 2010 und 3 Jahres Unfallhäufungsstellen/-Linien 2008-2010) in Münster.

Ergänzend sind in der Anlage 1.2 zum Vergleich auch die 2008 vom Gesamtverband der Schadensversicherer (GDV) ermittelte 85 Risikobereiche (1-Jahres Unfallhäufungsstellen 2006 und 3 Jahres Unfallhäufungsstellen/-Linien 2008-2010) aufgeführt.

Die Identifizierung von Unfallhäufungsstellen erfolgt nach dem gültigen Erlass des Innenministeriums NRW durch die Polizei sowie dem bundesweiten „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als anerkannte Verfahren wie folgt:

- Eine 1-Jahresunfallhäufungsstelle/-Linie liegt vor, wenn sich in einem Jahr 3 Unfälle an einer Kreuzung (oder begrenztem Abschnitt) gleichen Grundtyps (z.B. Abbiege Unfall, Vorfahrt nicht beachtet, im Längsverkehr etc.) mit Getöteten (Kat.1), Schwerverletzten (Kat. 2), Leichtverletzten (Kat.3) oder schwerwiegendem Sachschäden (Kat.4) ereignet haben.
- Eine 3 Jahresunfallhäufungsstelle/-Linie liegt vor, wenn sich in 3 aufeinander folgenden Jahren 5 Unfälle mit Fußgängern/Radfahrern (Getöteten, Schwerverletzten oder Leichtverletzten Kat. 1-3) oder 3 Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten (Kat. 1-2) an einer Kreuzung oder begrenztem Abschnitt ereignet haben.

Die Mehrzahl der identifizierten Risikobereiche erfüllt das Merkmal einer 3 Jahresunfallhäufungsstelle.

Nach dem Ratsbeschluss zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 (Vorlage V/0997/2008) wurden von der Verwaltung umfangreiche bauliche und signaltechnische Maßnahmen umgesetzt.

Wenn innerhalb der 3-Jahresbetrachtung Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden, sind in diesen 3 Jahren sowohl die Unfallzahlen als Auslöser für die Realisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen enthalten, aber auch die Nachherzahlen berücksichtigt.

Belastbare Aussagen zum Erfolg einer Maßnahme über eine 3-Jahresbetrachtung sind daher erst möglich, wenn die Unfallzahlen der drei Folgejahre nach der Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahme vorliegen bzw. wenn dann die Kriterien einer Unfallhäufungsstelle nicht mehr erreicht werden.

Der GDV hat im Rahmen der vorgelegten Zwischenevaluierung (Vorlage V/0162/2011) die Veränderung des Unfallgeschehens ausgewählter Unfallhäufungsstellen über eine aufwändige Monatsbetrachtung analysiert. Im Rahmen dieser Zwischenevaluierung ist der GDV trotz des relativ kurzen Betrachtungszeitraumes zu dem Ergebnis gekommen, dass im Wesentlichen die in den Unfallhäufungsstellen umgesetzten Maßnahmen zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

1.1 Unfallentwicklung an ausgewählten Häufungsstellen in der Tendenz

Vom GDV wurden 85 Risikobereiche (Anlage 1.2) auf der Basis der Unfallzahlen 2004 bis 2006 für Münster ermittelt. Seit dem Beschluss des Rates zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 kann folgender Sachstand gegeben werden.

An den 22 vom GDV identifizierten Unfallhäufungslinien:

- wurden an 16 Unfallhäufungslinien Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt, die aktuell nicht mehr auffällig sind
- an 3 Unfallhäufungslinien sind Maßnahmen geplant bzw. zu beobachten,
- 1 Unfallhäufungslinie ist ohne umgesetzte Maßnahmen nicht mehr auffällig und
- 2 Unfallhäufungslinien sind als Prioritätenvorschlag vorgesehen.

An den 63 vom GDV identifizierten 3 und 1 Jahres Unfallhäufungsstellen:

- wurden an 22 Unfallhäufungsstellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, die aktuell nicht mehr auffällig sind
- an 14 Unfallhäufungsstellen wurden Maßnahmen umgesetzt, diese sind aber in der aktuellen Unfallauswertung noch enthalten und es ist der Trend der Unfallentwicklung angegeben. Einige Stellen mit einer Unfallabnahme werden vermutlich in den nächsten Jahren aus der Statistik herausfallen, einige Stellen zeigen keinen eindeutigen Trend und sollen genauso wie bei den Stellen mit einer Unfallzunahme im Trend kritisch beobachtet werden. Hier kann sich in den folgenden Jahren der Bedarf für weitere Maßnahmen ergeben, falls der negative Trend anhält.
- an 6 Unfallhäufungsstellen sind Planungs- und Baubeschlüsse gefasst und die Aufträge für die beschlossenen Maßnahmen vergeben. Die Arbeiten sollen voraussichtlich bis Anfang April 2012 umgesetzt sein.
- an 13 Unfallhäufungsstellen wurden keine baulichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, diese Stellen sind aktuell nach der Unfallanalyse 2010 nicht mehr auffällig.
- an 6 Unfallhäufungsstellen wurden noch keine Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt, diese Stellen sind aber in dem Prioritätenvorschlag berücksichtigt.
- 2 Unfallhäufungsstellen sind laut der GDV-Untersuchung und der aktuellen Unfallanalyse 2010 auffällig und es sind noch keine Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt.

Nach den aktuellen Unfallzahlen (2008 –) 2010 sind 54 Risikobereiche auffällig. Davon sind 25 auch schon vom GDV auf der Basis der Unfallauswertungen 2004-2006 identifiziert worden. Neue sind 29 auffällige Stellen ermittelt worden.

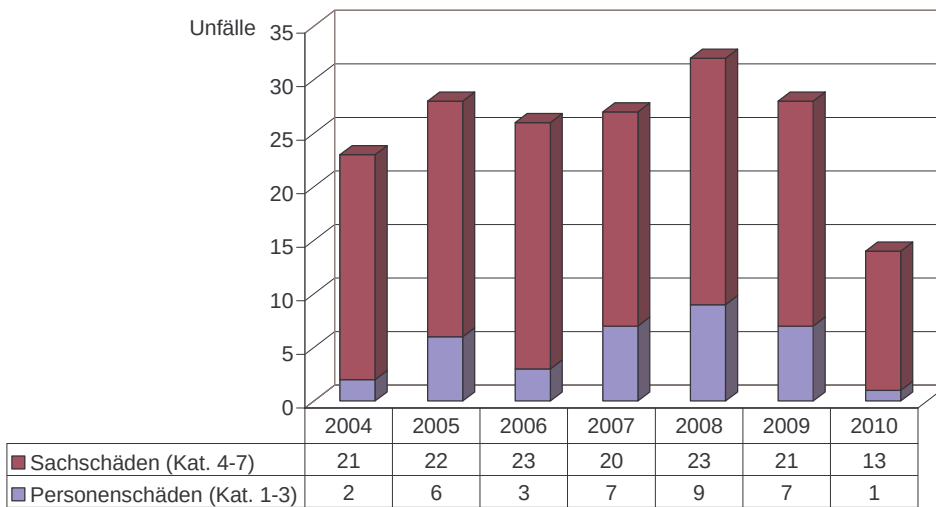
Der Rückgang der unfallauffälligen Bereiche von 85 Risikobereichen 2004-2006 der GDV Untersuchung auf 54 aktuelle Risikobereiche in 2010 um 36% oder 31 Stellen/Linien wird grundsätzlich als Erfolg der intensiven Verkehrsüberwachung durch die Polizei, der baulichen und signaltechnischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie Aufklärung/Verkehrserziehung und der Öffentlichkeitsarbeit gewertet.

Einige schon vom GDV identifizierte Risikobereiche finden sich auch in der aktuellen 3 Jahresunfallbetrachtung wieder und dies, obwohl seit dem Beschluss des Verkehrssicherheitsprogramms im Jahr 2009 Verkehrssicherheitsmaßnahmen an diesen Stellen zwischenzeitig umgesetzt wurden. Für diese Unfallhäufungsstellen zeigen die nachfolgenden Diagramme die Tendenz der Unfallentwicklung. Abgeleitet aus den jährlichen Unfalllisten der Polizei (ohne Berücksichtigung von Unfalltypen sowie Detailbetrachtungen zur Lage und den Ursachen der Unfälle) sind die jährlichen Unfallzahlen aufgeführt. Ergänzend ist in Stichworten angegeben, welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden.

1.2 Positive Unfallentwicklung mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen

1.2.1 Neutor/Münzstraße/Hindenburgplatz

(lfd. Nr. 3 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 34 GDV Unfallauswertung 2004-2006;)



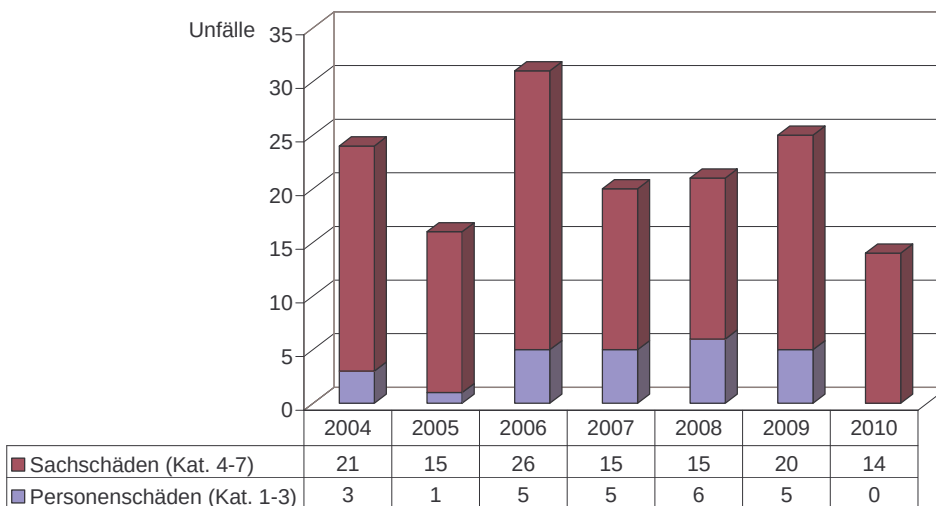
Umgesetzte Maßnahmen:

- In der Promenadenachse eine neue direkte Radfahrer- und Fußgängerquerung über die Straße Neutor
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Von den Linkseinbiegern aus der Münzstraße in einer zusätzlichen Phase signaltechnisch getrennte Fußgänger/Radfahrer (Furt FG 33/RD 12)

Inbetriebnahme 23.09.2009

1.2.2 Neutor/Wilhelmstraße

(lfd. Nr. 20 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 54 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



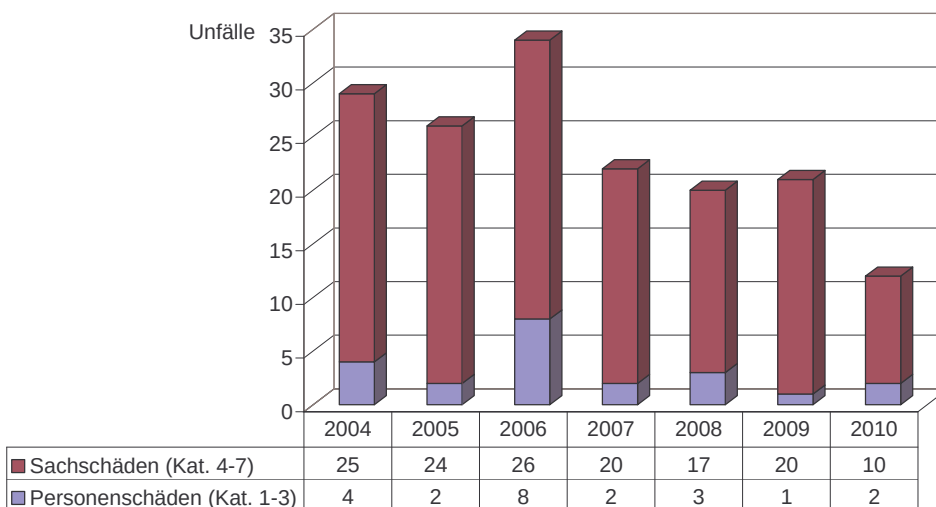
Umgesetzte Maßnahmen:

- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Blockschtung auf der Furt FG 11/FG 12

Inbetriebnahme 17.04.2009

1.2.3 Weseler Str./Geiststraße

(Ifd. Nr. 15 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 37 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

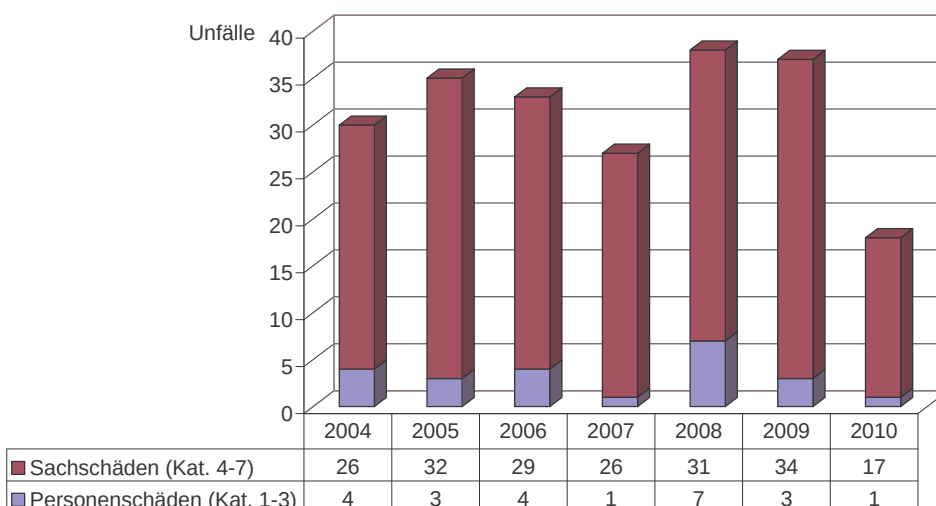


Umgesetzte Maßnahmen:

- Blockschtung an den Furten FG 31/FG 32 über die südwestliche Zufahrt Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Schutzblinker zur Furt FG 32 über die südwestliche Weseler Straße
Inbetriebnahme 11.09.2009
- Rotmarkierung Radfurt 2010

1.2.4 Weseler Str./Inselbogen

(Ifd. Nr. 33 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 31 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

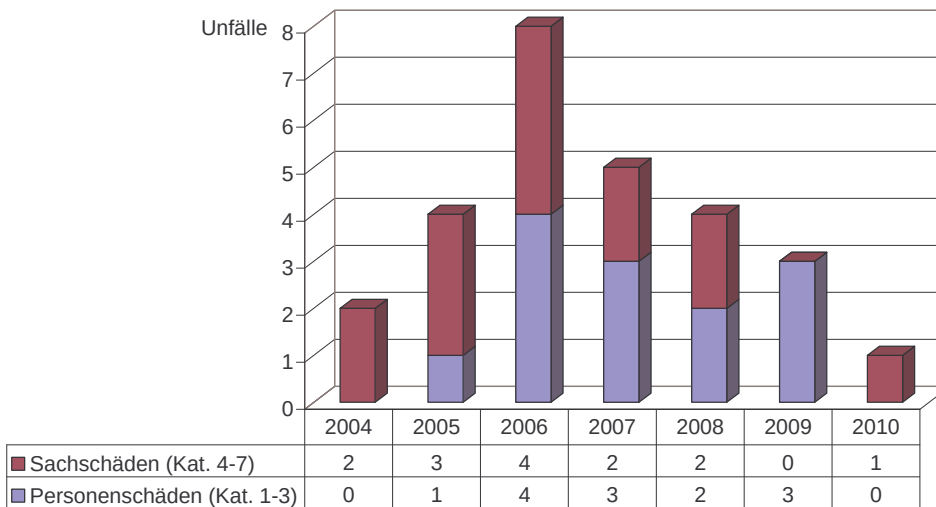


Umgesetzte Maßnahmen:

- Schutzblinker zur Furt FG 12/FB 12/RD 2 über die nördliche Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Signal RD 7 für Radfahrer aus dem Kappenberger Damm zur Querung des Inselbogen
Inbetriebnahme 19.07.2010

1.2.8 Windthorststraße/Promenade

(Nr. 44 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 69 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

- Vorfahrtsregelung durch Gehwegpflaster und Haltelinien im Zuge der Promenade verdeutlicht

Umbau Herbst 2010

Fazit

Auch wenn der kurze Zeitraum seit Umsetzung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nur eine Tendenzaussage zulässt und die vorstehenden Risikobereiche eine Auswahl darstellen, sieht sich die Verwaltung mit den eingeleiteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen (getrennte Linksabbiegesignalisierungen, Blockschaltungen für Fußgänger/Radfahrer bei Mittelsinseln, Rotmarkierungen von Furten etc.) auf dem richtigen Weg.

Die in der Tendenz positive Unfallentwicklung an der Promadenquerung Windthorststraße/Promenade sieht die Verwaltung als Bestätigung an, die in der Unfallanalyse 2010 ebenfalls auffälligen Promadenquerungen (Nr. 34 Aegidiistraße/Promenade, Nr. 38 Hörster Str./Promenade) nach diesem Muster möglichst einheitlich zu gestalten. Im Herbst 2010 waren an der Promadenquerung Windthorststraße die Gehwege durchgepflastert worden und ergänzt mit Haltelinien im Zuge der Promenade die Vorfahrtsregelung verdeutlicht worden.

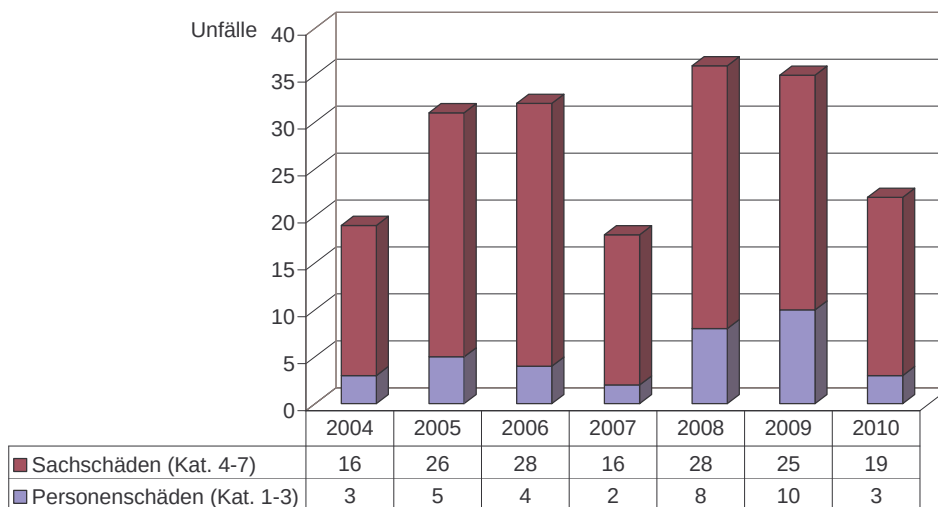
1.3 Risikobereiche, die weiter kritisch beobachtet werden müssen

Es muss jedoch auch gesagt werden, dass sich nicht alle Risikobereiche an denen Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt wurden, sich so positiv entwickelt haben.

Diese Unfallhäufungsstellen müssen weiter kritisch beobachtet werden und ggf. weitere Maßnahmen in den folgenden Jahren umgesetzt werden, wenn der negative Trend anhält.

1.3.1 Albersloher Weg/Hansaring/Hafenstraße

(lfd. Nr. 7 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 39 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



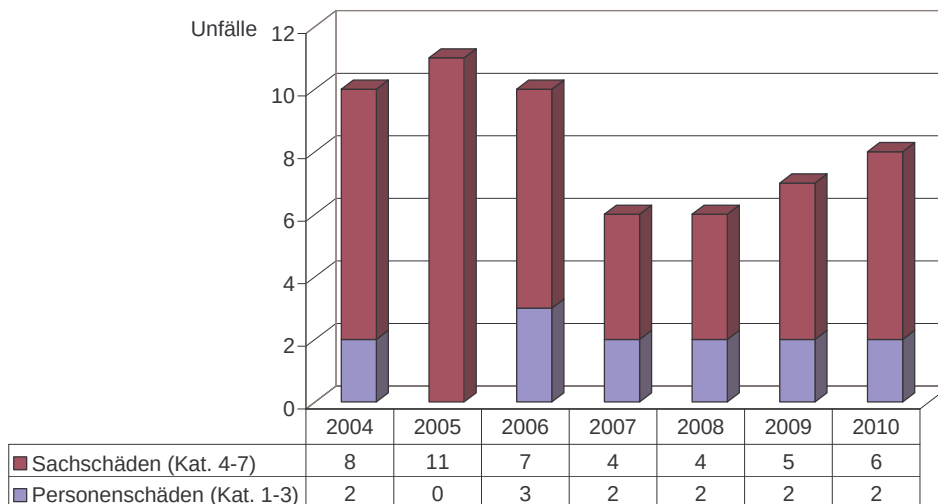
Umgesetzte Maßnahmen:

- Rotmarkierung stadteinwärtige Furt
- Neue Signalisierung und geänderte Spuraufteilung Bremer Straße

Inbetriebnahme 2009

1.3.2 Albersloher Weg/Gremmendorfer Weg

(lfd. Nr. 13 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 52 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

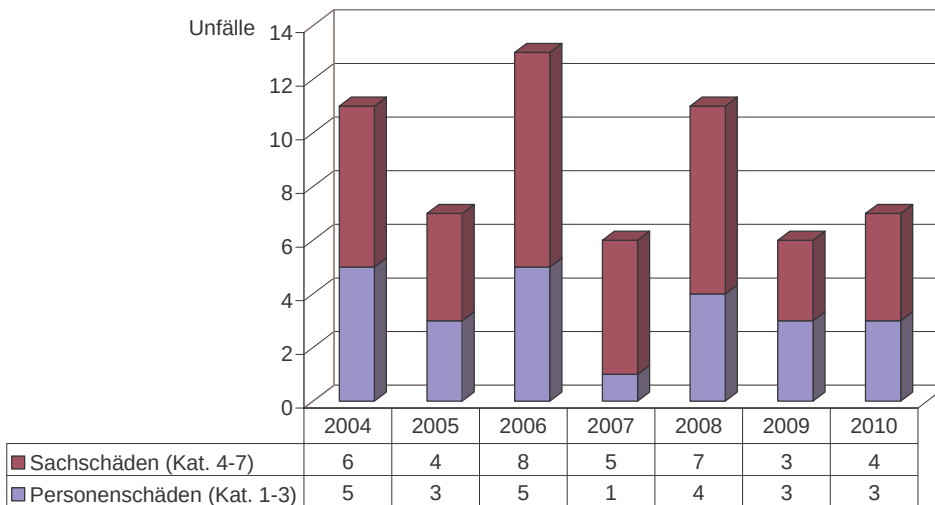


Umgesetzte Maßnahmen:

- Aufgabe der Nachtabstaltung am 25.08.2008
- Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h am 17.07.2009
- Gelbkammern in allen Radsignalen seit 15.12.2009
- Umbau Bushaltestelle 2011

1.3.3 Albersloher Weg/Letterhausweg

(lfd. Nr. 14 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 68 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

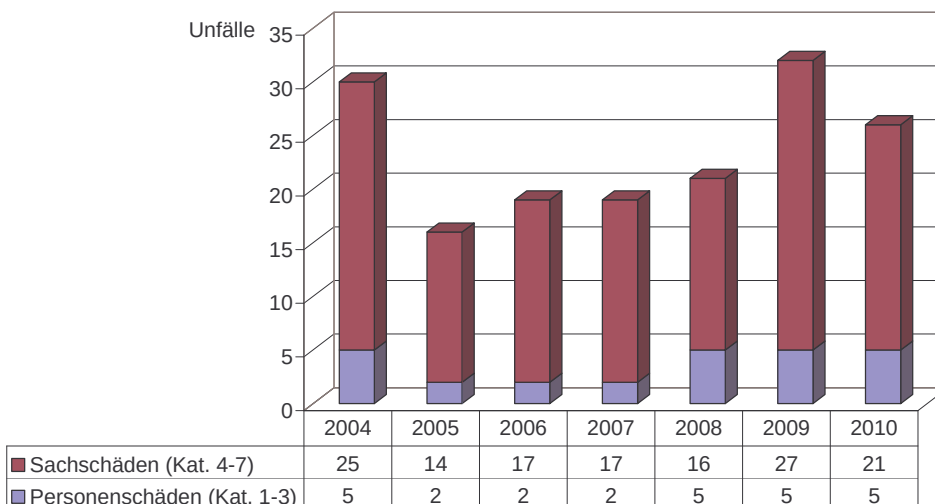


Umgesetzte Maßnahmen:

- Aufgabe der Nachtabstaltung am 25.08.2008
- Senkung der zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h am 17.07.2009
- Gelbkammern in allen Radsignalen seit 15.12.2009
- Linksabbieger Letterhausweg getrennt signalisiert

1.3.4 Aegidiitor/Am Stadtgraben/Adenauerallee

(lfd. Nr. 8 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 57 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

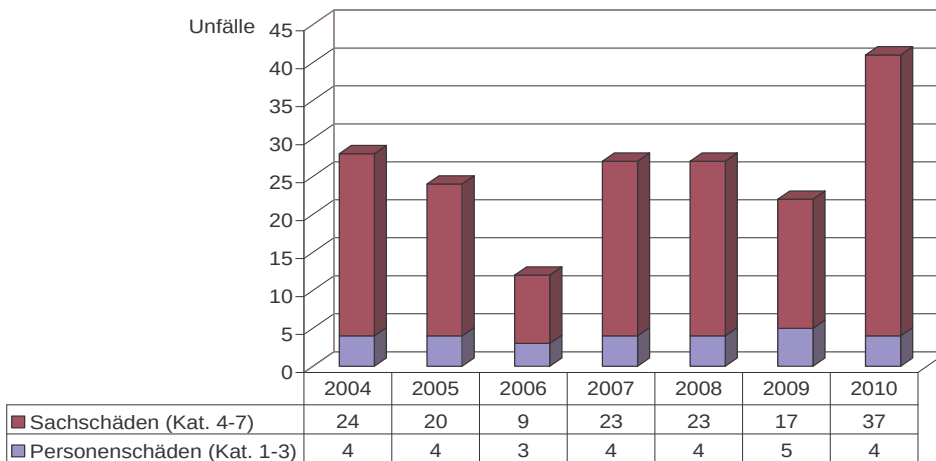
- Blockschtaltung an den Furten FG 31/FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen

Inbetriebnahme 01.04.2010

- Seit 30.09.2010 Verkehrsversuch mit einem getrennten Rechtsabbiegesignal aus der Adenauerallee. Dafür wurde die Radschleuse in der Adenauerallee aufgegeben und Aufstellflächen für die Radfahrer im südwestlichen Quadranten angelegt.
- Die provisorische Aufstellfläche wurde in 10.2011 endgültig ausgebaut.
- Rotmarkierung über die Zufahrt Aegidiistraße

1.3.5 Weseler Str./Moltkestraße

(lfd. Nr. 24 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 42 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

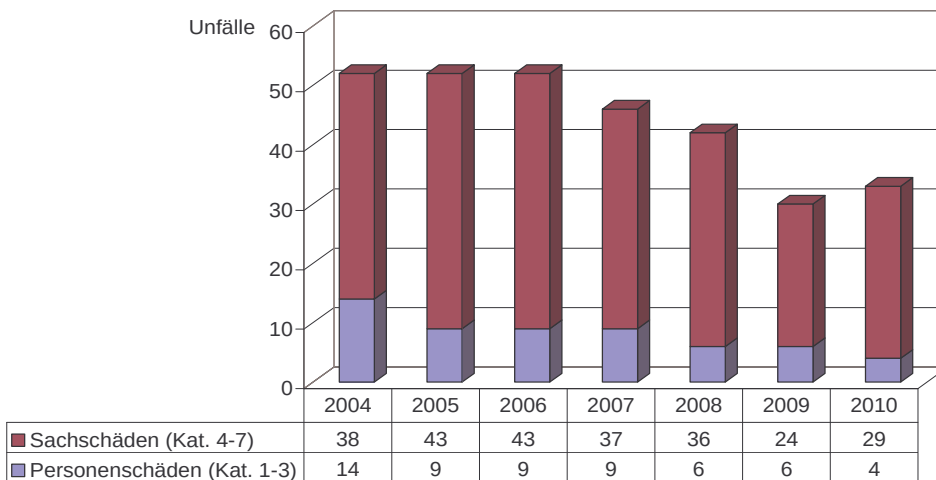
- Blockschtaltung an den Furten FG 21/FG 22 über die Moltkestraße
- Blockschtaltung an den Furten FG 31/FG 32 über die südliche Zufahrt der Weseler Straße
- Gelbkammern in allen Radsignalen
- Signal RD 32 für nordwärts fahrende Radfahrer in Höhe des Signals FV 32

Inbetriebnahme 13.08.2010

Hinweis: Im Jahr 2010 mit der Umrüstung der Signalanlage sind verstärkt Auffahrunfälle eingetreten. Die Ursachenanalyse hierzu steht noch aus.

1.3.6 Orleans-Ring/Einsteinstraße

(lfd. Nr. 17 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 23 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

- Gesicherte Führung der Linkseinbieger aus der westlichen Einsteinstraße
- Schutzblinker zur Furt über den Rishon-le-Zion-Ring
- Roteinfärbung der Radfahrerfurt über den Rishon-le-Zion-Ring

Inbetriebnahme 21.06.2008

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Gestreckte Führung der Radfahrer über die östliche Einsteinstraße
- 2-Richtungsradweg über den Orlyans-Ring
- Signalisierung der Rechtsabbieger von der Einsteinstraße in den Orlyans-Ring
- Gelbkammer in allen Radsignalen
- Verringerung zul v auf dem Ring von 70 km/h auf 60 km/h

Fazit: Diese identifizierten Unfallschwerpunkte müssen weiter beobachtet werden. Einige identifizierte Unfallhäufungsstellen zeigen nach einer positiven Unfallentwicklung wieder eine Zunahme in 2010, andere streuen sehr stark. Sofern sich der negative Trend in den folgenden Unfallauswertungen ab 2011 weiter bestätigen sollte, würde die Verwaltung und Polizei zusätzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorgeschlagen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass zunächst zum Teil Sofortmaßnahmen in Form von Provisorien oder geringeren Aufwands umgesetzt wurden, die jedoch nach den bundesweiten Erfahrungen ebenfalls eine effektive Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten lassen.

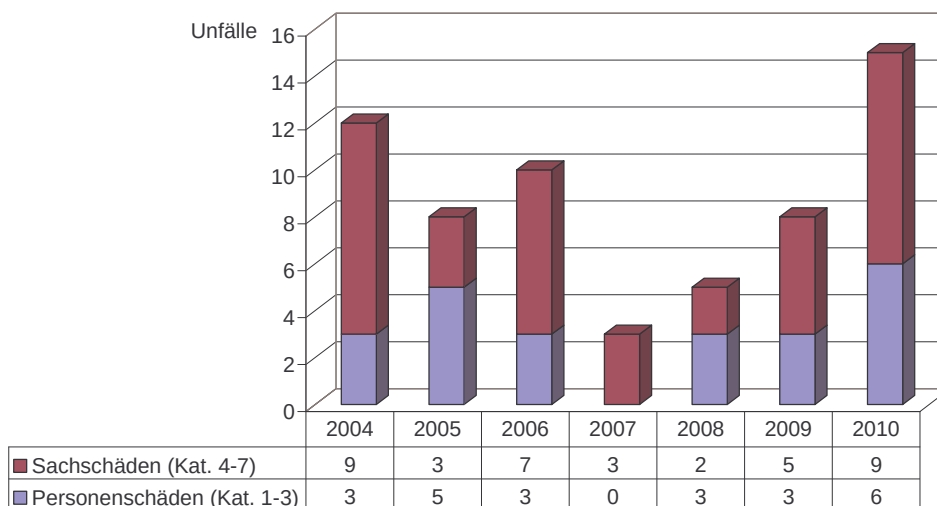
Weiterhin zeigen die zum Teil stark schwankenden Unfalldiagramme auch, dass neben den umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Überwachung durch die Polizei sich eine Vielzahl von weiteren Effekten (Witterung, allgemeine Unfallentwicklung in dem Jahr, Großveranstaltungen) in den Unfallzahlen niederschlagen. Eine belastbare Prognose / Vorabbewertung hinsichtlich Effizienz, Wirkung, Alternativen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist deshalb nur bedingt möglich. Vielmehr kann die Wirkung von umgesetzten Verkehrssicherheitsmaßnahmen belastbar erst nach einer längeren Wirkzeit über mehrere Jahr bewertet werden, wenn dann keine Unfallhäufungsstelle mehr vorliegt oder die Entwicklung trotz Ausreißer in einzelnen Jahren eine deutlich positive Tendenz zeigen.

1.4 Risikobereiche, die einer erneuten detaillierten Ursachenanalyse bedürfen

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm werden bewährte Maßnahmen durchgeführt, die mit einem begrenzten Aufwand bzw. als Sofortmaßnahmen Erfolge erwarten lassen. Wenn trotz durchgeführter erster Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Unfallzahlen zunehmen, bedürfen diese auffälligen Stellen einer vertiefenden Ursachenanalyse und ggf. weiterer Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

1.4.1 Von Esmarch Straße/Roxeler Straße

(Ild. Nr. 11 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 59 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen: Rotmarkierung Radfurten am Kreisverkehr 2008

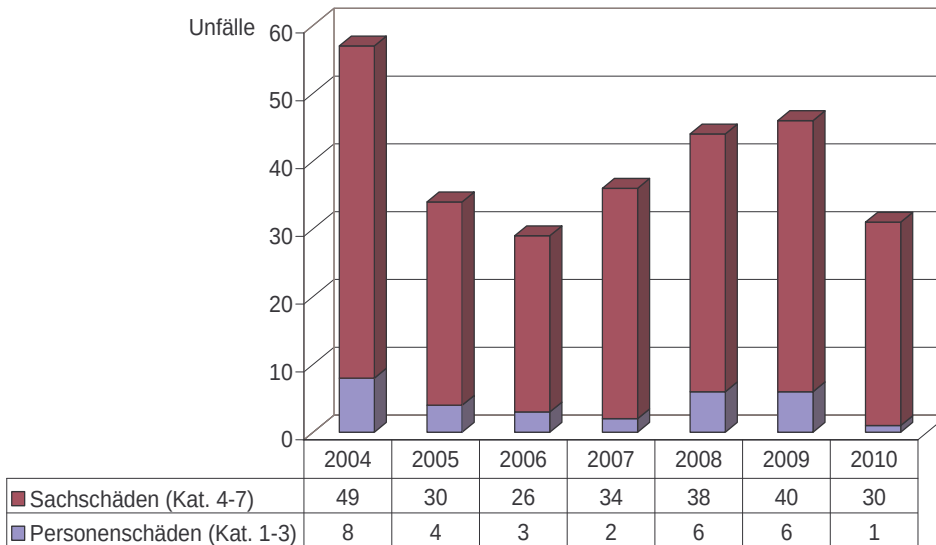
1.5 Unfallentwicklung an Stellen deren Umbau 2011/12 ansteht

Mit der Vorlage V/0250/2010/E1 und V/0488/2009 wurden die Begleitmaßnahmen Achse E II. Westtangente und D1 II Nordtangente beschlossen. Diese Maßnahmen werden aktuell von der Verwaltung und den beauftragten Firmen bis voraussichtlich Ende März 2012 umgesetzt.

Nachfolgend ist für diese auffälligen Unfallstellen der aktuellen Unfallanalyse 2010 die Unfallentwicklung 2006-2010 dargestellt.

1.5.1 Lublin-Ring/Gartenstraße

(lfd. Nr. 19 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 33 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

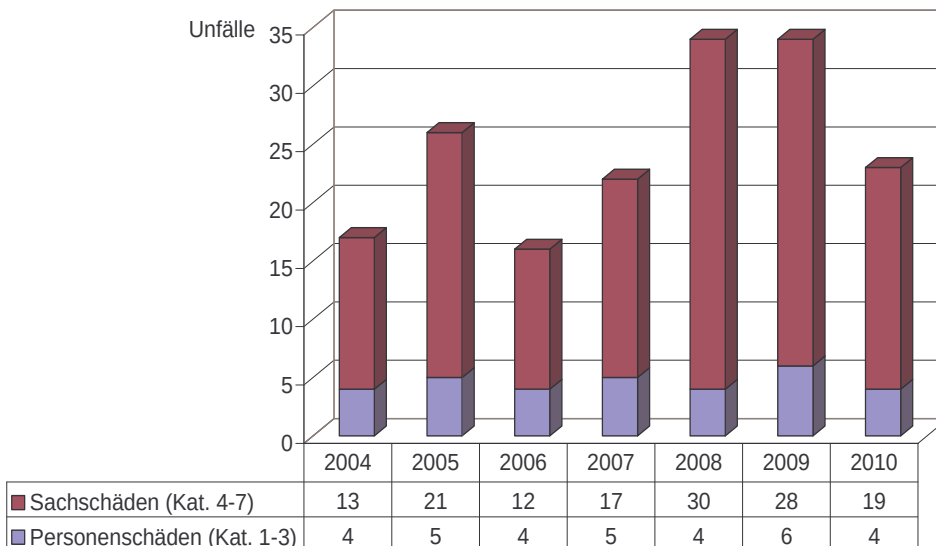
- Rotmarkierung Radfurt

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignal aus der nördlichen Gartenstraße in den Niedersachsenring
- Dauerblinker am freien Rechtseinbieger aus der nördlichen Gartenstraße in den Lublinring
- Gelbkammer in allen Radsignalen

1.5.2 Cheruskerring/Kanalstraße

(lfd. Nr. 27 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 38 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen:

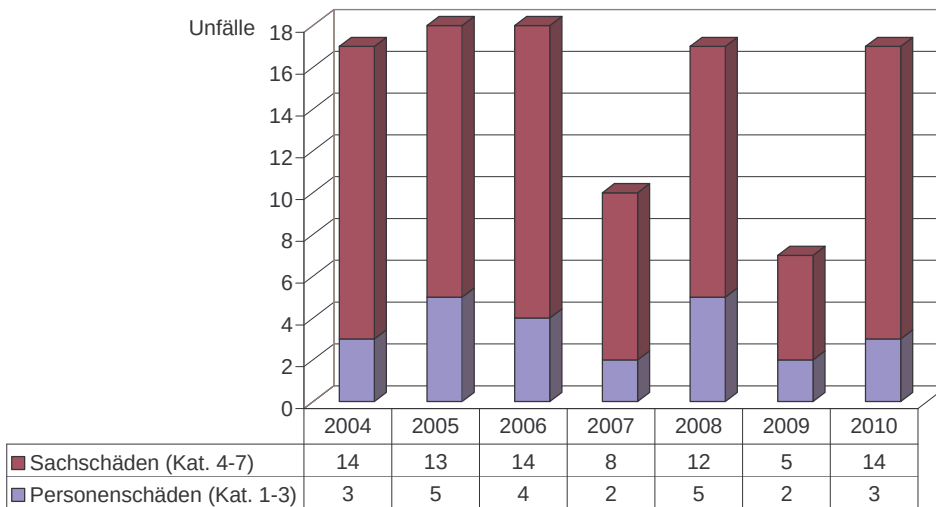
- Zul. Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h geändert
- Erheblicher Grünrückschnitt ist erfolgt

Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale aus dem Ring in die nördliche und südliche Kanalstraße
- Radsignale mit Gelbkammer in allen Kreuzungszufahrten
- Indirektes Linksabbiegen für Radfahrer in allen Kreuzungszufahrten
- Blockschtaltung an den Fußgängersignalen

1.5.3 Ring/Ostmarkstraße/Bohlweg

(lfd. Nr. 31 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 44 GDV Unfallauswertung 2004-2006)

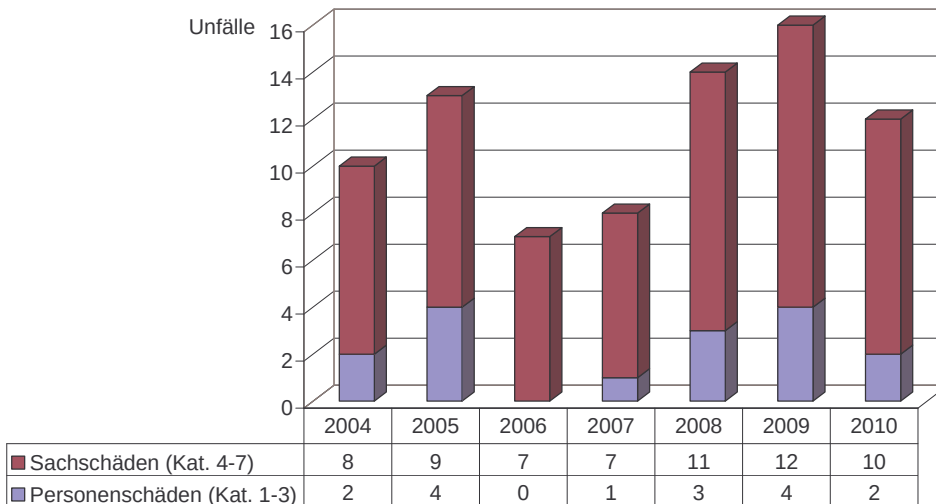


Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale aus Bohlweg und Ostmarkstraße in den Ring
- Gelbkammer in allen Radsignalen
- Indirektes Linksabbiegen für Radfahrer in allen Kreuzungszufahrten

1.5.4 Cheruskering/Wienburgstraße

(lfd. Nr. 42 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 70 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Geplante Maßnahmen, Inbetriebnahme 2011/2012:

- Linksabbiegersignale vom Ring in die nördliche und südliche Wienburgstraße
- Gelbkammer in allen Radsignalen

Fazit:

In der Tendenz ist an diesen seit Jahren auffälligen Unfallhäufungsstellen bisher keine signifikante Verbesserung der Unfallsituation zu beobachten, von der Verwaltung und der Polizei wird weiterhin der Bedarf gesehen, die beschlossenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen entsprechend umzusetzen.

1.6 Unfallentwicklung an Häufungsstellen, an denen bisher noch keine wesentliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt wurden

Die aktuelle Unfallanalyse 2010 (Anlage 1.1) berücksichtigt 25 Risikobereichen, die der GDV auf der Basis Unfallzahlen 2004-2006 schon identifiziert hatte. Abgesehen von zwei Stellen

Nr. 35 Hohenzollernring / Manfred-v.-Richthofen-Str. offen

Nr. 40 Warendorfer Str./ Kaiser-Wilhelm-Ring offen

sind an diesen Unfallhäufungsstellen seit dem Beschluss zum Verkehrssicherheitsprogramm im Jahr 2009 erste Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt worden.

Von den identifizierten Unfallhäufungslinien und Stellen sind die folgenden Risikobereiche offen bzw. als Prioritätenvorschlag vorgesehen (vgl. Anlage 1.1 Risikobereiche (2008-) 2010.

Prioritätenliste 2012 - 2013

Nr. 1	Bült / Alter Fischmarkt – Kirchherrengasse	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 2	Hohenzollernring / Mauritzsteinpfad – Rudolfstraße	offen
Nr. 5	Münzstraße / Hollenbecker Straße – Schlaunstraße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 6	Freiherr-vom-Stein-Platz	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 10	Hammer Straße / Geiststraße	offen
Nr. 18	Hammer Straße / Am Berg Fidel / Siemensstraße	offen
Nr. 21	York-Ring / Gasselstiege	offen
Nr. 23	Hammer Straße / Augustastraße	offen
Nr. 25	Hafenstraße/Frie-Vendt-Str./von-Steuben-Straße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 29	Manfred-v.-Richthofen-Str./Andreas-Hofer-Str.	offen
Nr. 30	Hafenstraße / Friedrich-Ebert-Straße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 34	Aegidiistraße / Promenade	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 35	Hohenzollernring / Manfred-v.-Richthofen-Str.	offen
Nr. 37	Dingbänger Weg / Sentruper Straße	offen
Nr. 38	Hörster Straße / Promenade	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 40	Warendorfer Str./ Kaiser-Wilhelm-Ring	offen
Nr. 43	Westfalenstr./Marktallee	offen
Nr. 45	Warendorfer Str./Friedensstr.	offen
Nr. 46	Wolbecker Straße / Schaumburgstraße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 47	Voßgasse / Neubrückenstraße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 50	Kappenberger Damm / Düesbergweg	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 51	Albersloher Weg / Homannstraße	Prioritätenvorschlag 2011
Nr. 53	Münzstraße / Jüdefelderstraße	offen

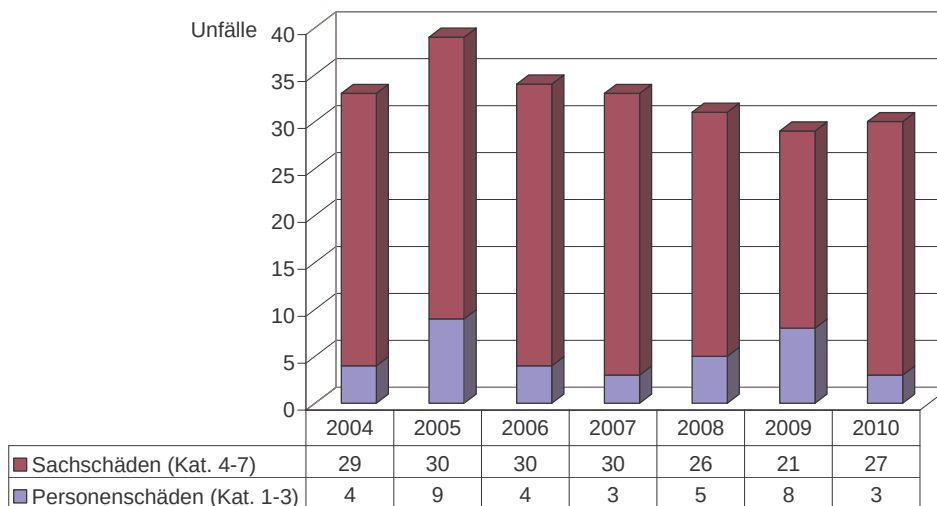
Bei dem Prioritätenvorschlag ist zu berücksichtigen, dass als Sortierkriterium bei den Risikobereichen die Unfallkosten genutzt wurden. Die identifizierten Unfallhäufungslinien (lfd. Nr.1 bis 5) und die Unfallhäufungsstellen (lfd. Nr. 6 bis 47) basieren auf der Basis der 3 Jahresbetrachtungen und berücksichtigen durch diese 3 Bezugsjahre i.d.R. größere Unfallkosten gegenüber der 1 Jahresbetrachtung (lfd. Nr. 48 bis 54).

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und mit Bezug auf den „Masterplan Unfallprävention“ im Besonderen hat unverändert eine hohe Bedeutung. Eine Priorisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Dringlichkeit, Effizienz, den Aufwenden und Finanzierbarkeit erscheint jedoch in Anbetracht begrenzter (investiver) Mittel notwendig. Dabei sind die Möglichkeit von Sofortmaßnahmen in Form von Provisorien oder von nachhaltigen Maßnahmen geringeren Aufwands (Markierungen, Beschilderung etc.), die jedoch ebenfalls eine effektive Erhöhung der Verkehrssicherheit erwarten lassen, noch stärker in den Blick genommen werden.

Die Prioritätenliste 2012 – 2013 orientiert sich deshalb nicht nur an den Unfallkosten (lfd. Nr.) sondern berücksichtigt auch den mit der Verkehrssicherheitsmaßnahme verbunden Kostenaufwand und bindende Beschlüsse der Unfallkommission. Beispielhaft ist für zwei dieser Unfallhäufungsstellen, die auch der GDV in seiner Untersuchung der Unfallzahlen 2004-2006 identifiziert hatte und die auch 2010 noch auffällig sind, die Unfallentwicklung aufgezeigt.

1.6.1 Freiherr-vom-Stein-Platz/Landeshaus

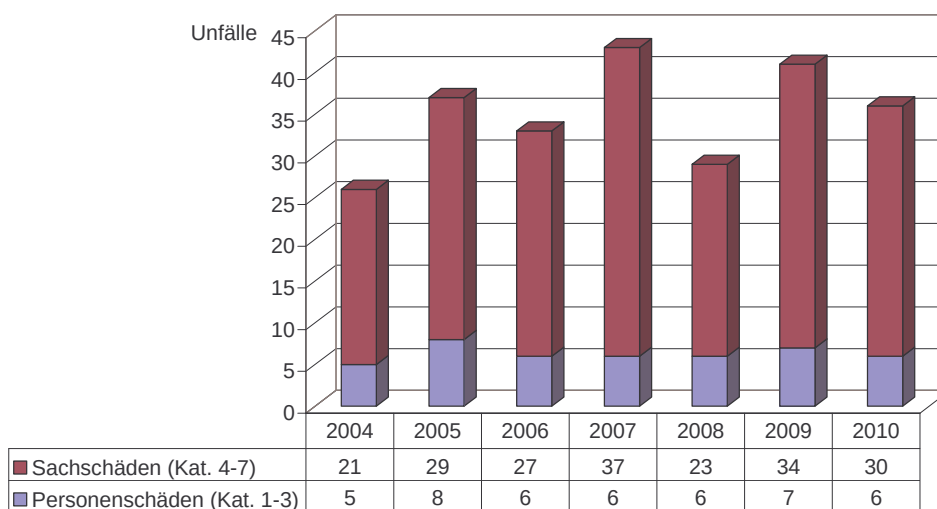
(lfd. Nr. 6 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 24 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Umgesetzte Maßnahmen: Kleines Radsignal Zufahrt Warendorfer Straße. Eine Blockschaltung für Fußgänger/Radfahrer an Furten mit Mittelsinseln besteht nicht.

1.6.2 Warendorfer Str./Kaiser Wilhelm Ring/Hohenzollernring

(lfd. Nr. 40 Unfallauswertung 2008-2010 sowie Nr. 32 GDV Unfallauswertung 2004-2006)



Fazit:

An diesen Unfallhäufungsstellen wird im Rahmen der Kapazitäten und Prioritäten weiter der Bedarf für die Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesehen.

Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention

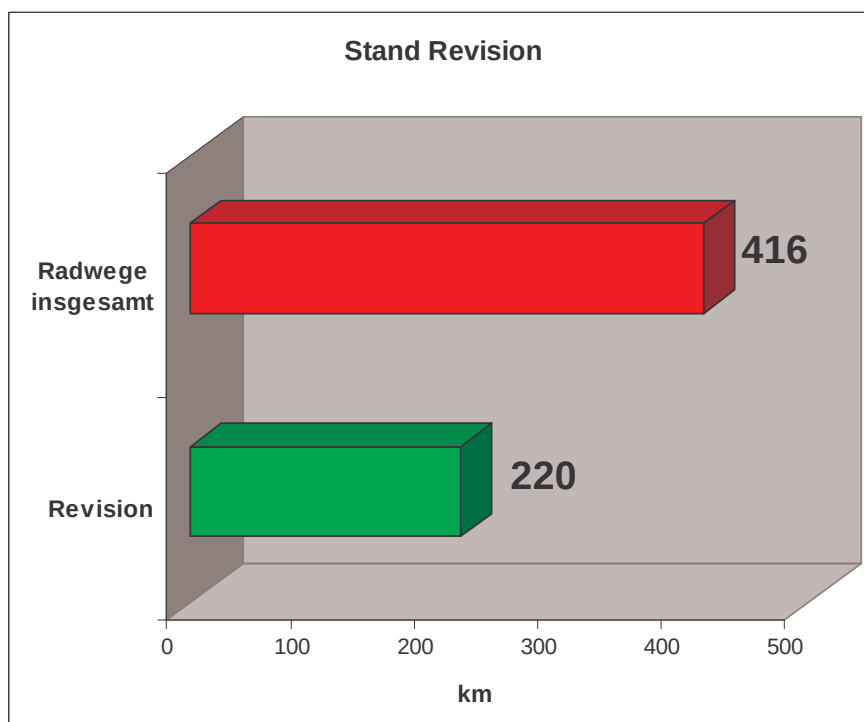
1. Radwegerevision

Unter der Berücksichtigung der Tatsache, dass 2/3 der Unfälle mit Personenschaden in Münster außerhalb von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien passieren, kommt dem präventiven Ansatz des Verkehrssicherheitsprogramms besondere Bedeutung zu. Diese Unfälle sind flächig über das ganze Stadtgebiet zu verzeichnende, einzelne Unfälle, die in der Summe die Unfallbilanz in Münster stark negativ beeinflussen.

So weit die Unfälle über das Stadtgebiet verteilt bis in verkehrsberuhigte Bereiche hinein passieren, so vielfältig sind die Unfallursachen. Mal ist der Unfall auf Unaufmerksamkeit, Fehleinschätzung oder Fehlverhalten eines der Unfallbeteiligten zurückzuführen, mal sind es Mängel in der Eindeutigkeit der Verkehrsanlage, mangelnde Sicht, unklare Verkehrsführung, mangelnde Erkennbarkeit, oder ein Zusammenspiel verschiedener Ursachen.

Für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit ist es deshalb einerseits erforderlich, mit einer breit gefächerten Schulung und Aufklärung auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens bei allen Verkehrsteilnehmern hinzuarbeiten, und andererseits die Fehler-toleranz durch systematische Optimierung und Vereinheitlichung der Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen.

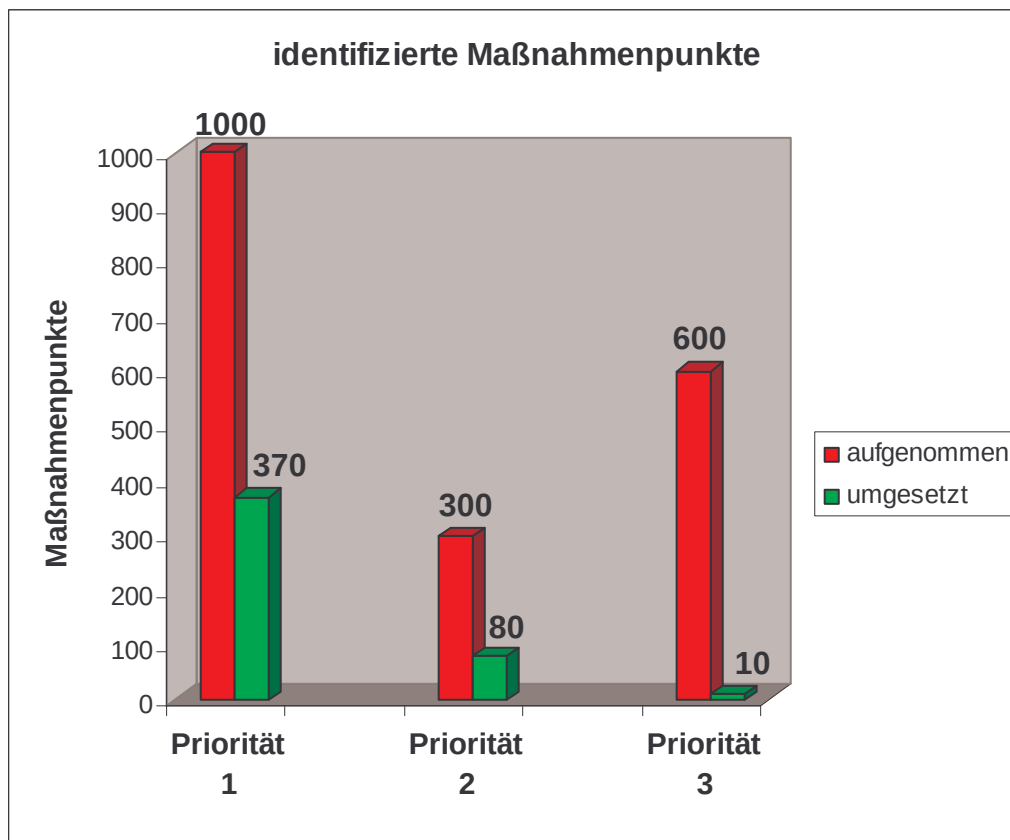
Nahezu 50% aller bei Verkehrsunfällen in Münster verletzten Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer, wobei die Dunkelziffer die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle mit Radfahrern um ein mehrfaches übersteigt. Daher setzt ein wesentlicher Ansatz der Verkehrsunfallprävention bei der Optimierung der Erkennbarkeit und Vereinheitlichung der Verkehrsführung im Zuge des ca. 416 km langen Radwegenetzes an. Beginnend in der Innenstadt, wo die Radverkehrsmengen am größten sind, bis in die Randbereiche der Stadt werden sämtliche Radwege einer Revision unterzogen. Seit Beginn des Verkehrssicherheitsprogramms wurden ca. 220 km Radwege dieser Revision unterzogen.



Die dabei identifizierten Mängel beziehen sich überwiegend auf die mangelhafte Erkennbarkeit des Vorrangs parallel geführter Radfahrer an Einmündungen und Grundstückszufahrten. Die einzelnen Maßnahmen wurden in einer Datenbank erfasst und 3 Prioritätsstufen zugeordnet:

- Priorität 1: Markierung, Beschilderung und Verdeutlichung der Radwegführung an Einmündungen und stark frequentierten Zufahrten (Tankstellen, Parkplätze, Garagenhöfe), Einbauten im Sicherheitsraum, Freihalten der Sicht
- Priorität 2: Verdeutlichung der Radwegführung an weniger frequentierten Zufahrten
- Priorität 3: Verdeutlichung der Radwegführung an privaten Zufahrten zur Vereinheitlichung der Infrastruktur mit denen der Priorität 1 und 2

Insgesamt wurden bisher 1.900 Maßnahmen identifiziert, wovon allein 1000 der Priorität 1 zuzuordnen waren.



Von den 1000 Maßnahmen der Priorität 1 wurden bisher 370 Maßnahmen umgesetzt. Für die Jahre 2012 und 2013 sind weitere 200 Maßnahmen geplant. Dabei handelte es sich überwiegend um die Verdeutlichung der Furten durch Markierung oder Setzen von Markierungssteinen. Maßnahmen der Priorität 2 und 3 wurden bisher nur im Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umgesetzt (z.B. Neubau der Nebenanlagen Mondstraße, Neubau von Grundstückszufahrten, Unterhaltung von Radwegen).



Die Abbildungen zeigen die Zufahrt zu einer Tankstelle vor und nach Umsetzung der Radwegerevisionsmaßnahme.

Bei den bisher umgesetzten Maßnahmen lagen die durchschnittlichen Kosten bei 1.500 €/Maßnahme. Unter der Annahme, dass in den Außenstadtbezirken die Maßnahmedichte deutlich geringer ausfallen wird, kommen zu den Ende 2013 noch offenen 1.210 Maßnahmen noch ca. 980 Maßnahmen hinzu. Dies bedeutet erforderliche Finanzmittel in Höhe von ca. 3.285.000 € für die Radwegerevision, davon allein ca. 1.425.000 € für Maßnahmen der Prioritätsstufe 1.

Grundsätzlich sollen zunächst die Maßnahmen der Priorität 1 umgesetzt werden. Eine weitergehende Priorisierung der Maßnahmen der Radwegerevision innerhalb der 3 Prioritätsstufen untereinander über den gewählten Ansatz - von der Innenstadt hin zu den Außenstadtteilen – hinaus, erscheint bei der Gleichartigkeit der Maßnahmen nicht zweckmäßig. Stattdessen wird vorgeschlagen, die Maßnahmen der Radwegerevision mit einem festen Sockelbetrag in Höhe von 200.000 € pro Jahr kontinuierlich umzusetzen.

Bei einem angenommenen Mitteleinsatz von 200.000 € jährliche Mittel für die Radwegerevision könnten die Maßnahmen der 1. Priorität innerhalb von 7 Jahren (2014 -2020) umgesetzt werden. Ein Vorschlag für einen die Handlungserfordernisse einerseits und die Haushaltslage andererseits beachtenden Mitteleinsatz wird in einer separaten Vorlage (V/0924/2011) zur nachhaltigen Finanzierung des Verkehrssicherheitsprogramms dargestellt.

Da es sich bei den präventiven Maßnahmen der Radwegerevision häufig um kleinere Bau- und Markierungsarbeiten handelt, empfiehlt es sich, diese als laufendes Geschäft von der Verwaltung umzusetzen.

Anlage 4 zur Vorlage V/0923/2011

1. Einzelmaßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Weitere Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention werden im Rahmen der Bearbeitung des Verkehrssicherheitsprogramms identifiziert bzw. aus der Bürgerschaft, der Politik oder Dritten an die Verwaltung herangetragen. Einige dieser Stellen sind im Rahmen der Unfallauswertungen bisher nicht auffällig und können somit im Programm zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen nicht proaktiv bearbeitet werden.

Unter dem Gesichtspunkt der Unfallprävention ist es aber geraten, auch an kritischen Stellen, die bisher noch nicht bzw. in der aktuellen Unfallstatistik nicht auffällig sind aber potenzielle Gefahren beinhalten, auch vorbeugend zu reagieren. Dies können sein:

1.1 Größere bauliche Präventionsmaßnahmen an Straßen und Radwegen

Grundsätzlich ist jede Maßnahme zum Neubau oder Ausbau von Radwegen eine Maßnahme im Sinne der Verkehrsunfallprävention. Die Fortschreibung des Radwegeprogramms 2000 mit einer aktualisierten Prioritätenliste wird die Verwaltung dem ASSVW in Beantwortung des Ratsantrags Nr. 32/2009 vorlegen.

Darüber hinaus werden im Zuge der Radwegerevision Schwachstellen im Radwegenetz identifiziert, deren Beseitigung einen größeren Mitteleinsatz erfordert.

Beispielhaft sei hier die Unterführung der Promenade im Bereich Mauritztor genannt (Vorlage V/0801/2011 Verbesserung der Verkehrssicherheit – Umgestaltung der Promadenunterführung Mauritzstraße Antrag Nr. 181/2010 nach § 24 GO NRW), wo der vorhandene Querschnitt nicht mehr den Anforderungen des Radverkehrsaufkommens entspricht. Zu diesen Maßnahmen wird die Verwaltung jeweils gesondert Planungs- und Bauentschlüsse einholen.

1.2 Neue Lichtsignalanlagen oder deren Erweiterung

Neue Lichtsignalanlagen, die erforderlich werden, wenn z. B. das Verkehrsaufkommen an einer Straße so stark angewachsen ist, dass die Querung für Fußgänger oder das Einfahren aus der Nebenrichtung nicht mehr gefahrlos möglich ist. Handelt es sich dabei um einen Schulweg oder ist ein besonders schutzbedürftiger Personenkreis betroffen, so erhält diese Maßnahme eine entsprechend höhere Priorität.

Prioritätenliste 2012 – 2013 für präventive LSA-Maßnahmen.

Standort	Kosten	Maßnahme	Angeregt durch	Beschluss
Kappenberger Damm/Werneweg	70.000 €	Neue Fußgänger-LSA	benachbarte Kita	Vorlage V/0451/2011/1.Erg
Westfalenstraße / Friedhofstr.	80.000 €	Erweiterung zur Kreuzungs-LSA	Unfallkommission/ Polizei	Vorlage V/0560/2011
Albersloher Weg / Blaukreuzwäldchen	16.000 €	zusätzliches Vorsignal u. Taster	Bürger	Vorlage V/0906/2011

Es wird vorgeschlagen, im Jahr 2012/2013 die vorstehenden drei Maßnahmen umzusetzen. Für die einzelnen Maßnahmen wird die Verwaltung mit den genannten Vorlagen gesonderte Beschlüsse einholen.

Zurückgestellt sind die folgenden angeregten LSA:

offen			
Albert-Schweitzer Str./UKM-Zugang	45.000 €	Neue Fußgänger-LSA	Kommission zur Förderung der Inklusion von Menschen mit Behinderungen
Kanalstraße/Wibbeltstraße	45.000 €	Neue Fußgänger-LSA	Eltern Pascal-Gymnasium
Hansa-Ring / Soester Straße	45.000 €	Neue Fußgänger-LSA	Bürger
Holtmannsweg Höhe Kita	50.000 €	Neue Fußgänger-LSA	Jugendforum Nord
Einsteinstr./Wilhelmstr.	110.000 €	Neue Kreuzungs-LSA	Bürger

In Verbindung mit Straßen- und Radwegbaumaßnahmen ist weiterhin der Bau von nachfolgenden Fußgänger-LSA 2012 - 2013 vorgesehen, die aus der jeweiligen Baumaßnahme finanziert sind und mit den angeführten Vorlagen beschlossen wurden.

Standort	Kosten	Maßnahme	Finanzierung	Beschluss
Warendorfer Str./ Gerhardstr.	39.000 €	Neue Fußgänger-LSA	mit Baumaßnahme Warendorfer Str.	Vorlage V/0112/2011
Osttor/Ringstr./Immenkamp	40.000 €	Neue Fußgänger-LSA	mit dem Radwegebau Osttor	Vorlage V/0508/2011

Übersicht zu den 10.065 Verkehrsunfällen im Stadtgebiet Münster 2010

Typ 1, Fahrnfall (F)
Ausgelöst durch Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben.

Typ 2, Abbiegeunfall (AB)
Ausgelöst durch Konflikt zwischen Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen oder Zufahrten.

Typ 3, Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
Ausgelöst durch Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzendem Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigtem Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten.

Typ 4, Überschreiten-Unfall (ÜS)
Ausgelöst durch Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und das Fahrzeug nicht abgebogen ist.

Typ 5, Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
Ausgelöst durch Konflikt zwischen Fahrzeug des fließenden Verkehrs und Fahrzeug, dass parkt/hält bzw. Fahrmannöver im Zusammenhang mit Parken/Halten durchführt.

Typ 6, Unfall im Längsverkehr (LV)
Ausgelöst durch Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen, sofern der Konflikt keinem anderen Unfalltyp entspricht.

Typ 7, Sonstiger Unfall (SO)
Unfall, der sich nicht den Typen 1 bis 6 zuordnen lässt.

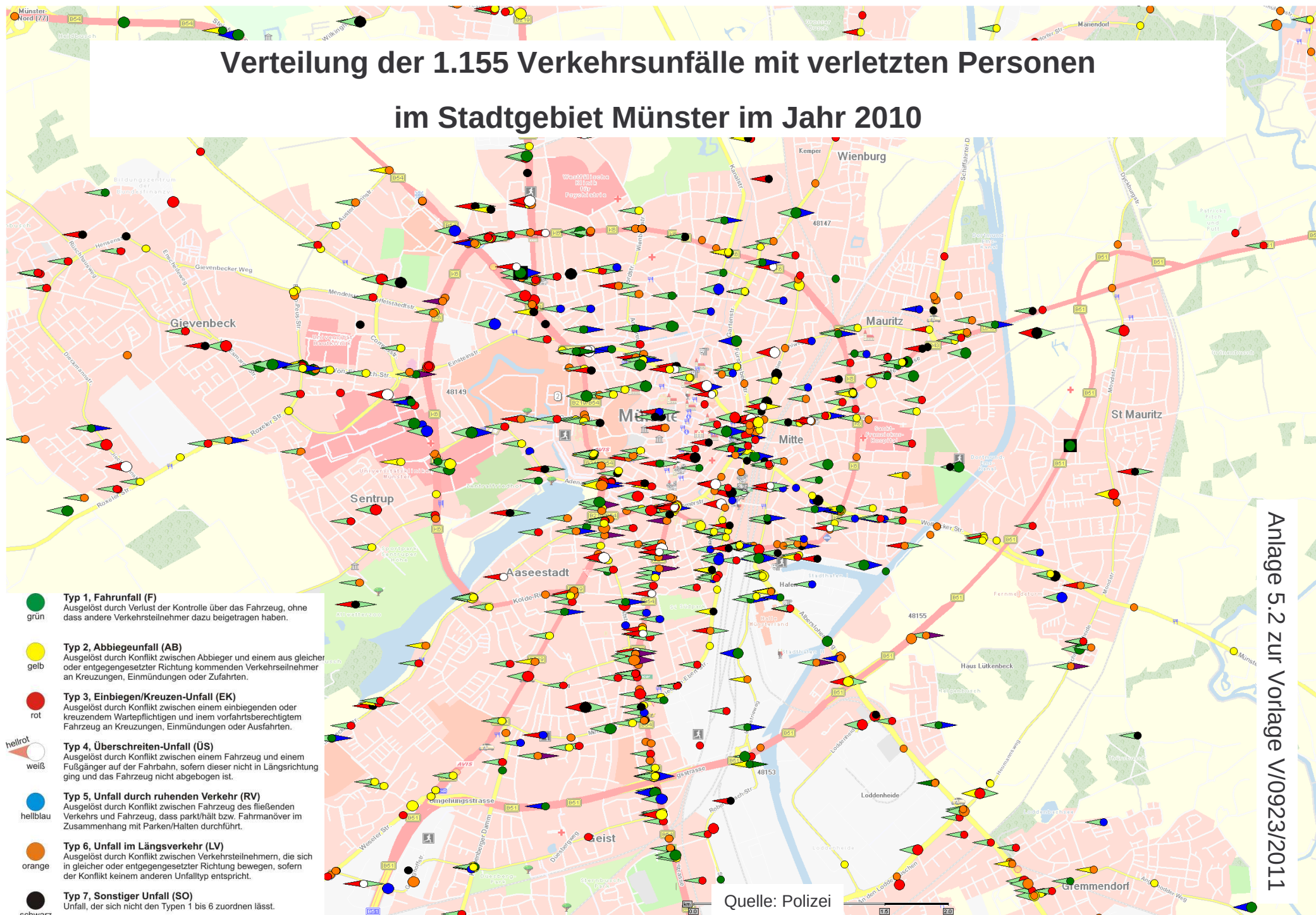
Quelle: Polizei

Anlage 5.1 zur Vorlage V/0923/2011

Anlage 5.1 zur Vorlage V/0923/2011

Quelle: Polizei

Verteilung der 1.155 Verkehrsunfälle mit verletzten Personen im Stadtgebiet Münster im Jahr 2010



Übersicht über die 675 meldepflichtigen Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung im Stadtgebiet Münster im Jahr 2010, dabei wurde 1 Mensch getötet und 603 verletzt.

